our la publicité: Huguet, de Palliseux et Cie, 11, Boulevard des Italiens, Paris.

EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Rédaction et Administration 99, Champs-Elysées, Paris.

DANS CE NUMÉRO :

Avant le Grand Prix de l'A. C. F. - Le Match Johnson-Moran. - Le Tour de France. - Les Grands Prix Hippique et Cycliste.

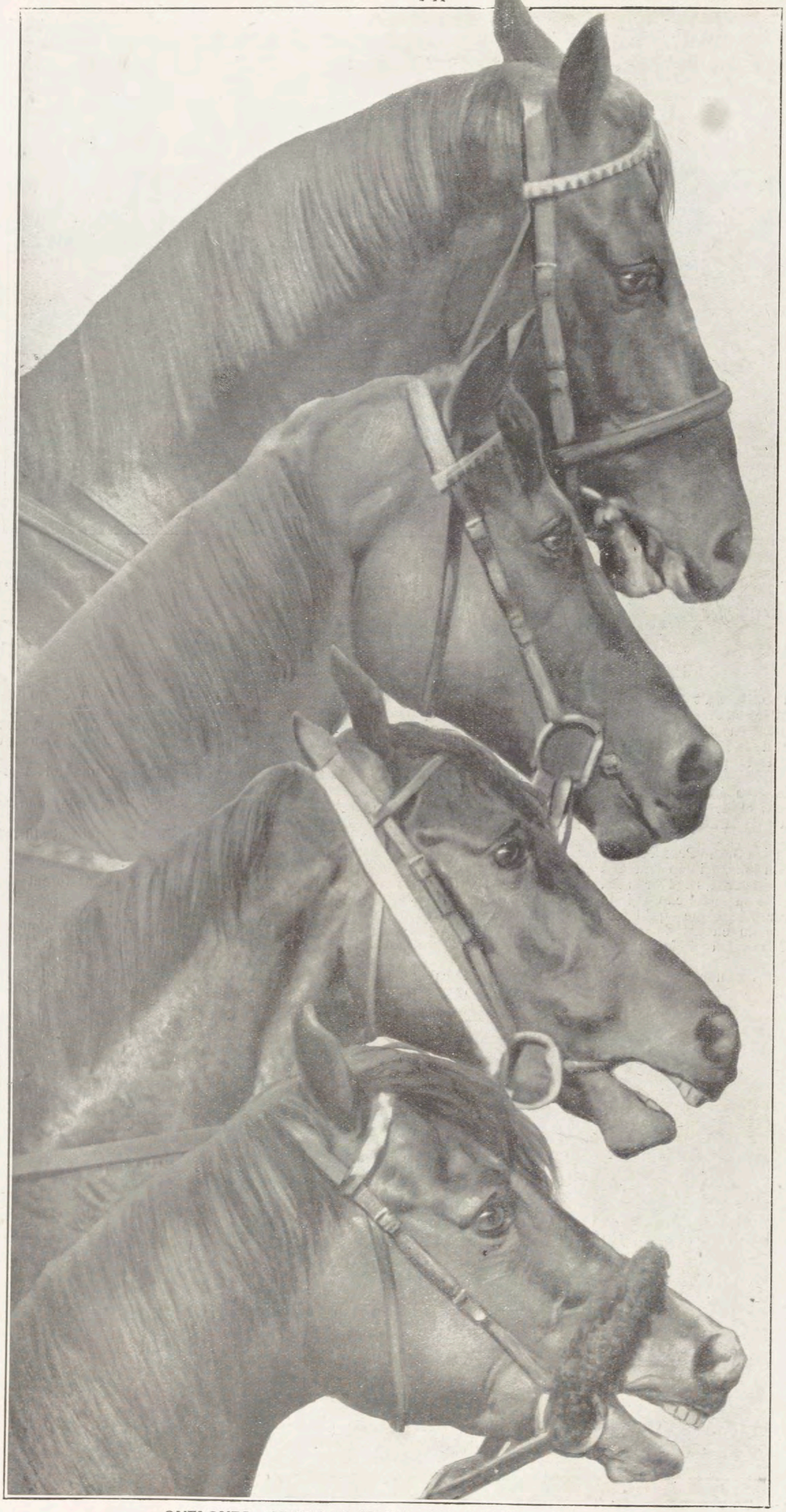
VIE AU GRAND AIR

LAUTENSCHLAGER S'ENTRAINANT SUR LE CIRCUIT DE LYON

Quarante et un concurrents sont engagés dans le Grand Prix de l'Automobile Club de France. Lautenschlager, le vainqueur du Grand Prix de 1908, est le favori du clan allemand.

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



QUELQUES AUTRES FAVORIS DU GRAND PRIX

De haut en bas : La Farina, vainqueur des Prix Daru et Lupin; Mousse de Mer, qui a remporté 4 victoires sur 7 courses ; Listman, vainqueur de la Poule d'Essai ; Le Corsaire 3e du Prix du Jockey Club.

Andrée (1895), Doge (1897), Chéri (1901) et Sans Souci II (1907).

La troisième renferme les animaux dont les performances quelque peu inégales s'expliquent par leurs humeurs plus ou moins capricieuse : Arreau (1896), Quo Vadis (1903), Finasseur (1905) et Northeast (1908).

Enfin, la quatrième catégorie, qui réunit les trois récents vainqueurs : As d'Atout (1911), Houli (1912) et Brûleur (1913), semble plutôt caractérisée par l'aptitude spéciale de ses représentants particulièrement doués sous le rapport de la distance.

Malgré ces derniers exemples, dont l'accumulation peut semer le doute, il faut reconnaître que c'est la classe qui a le plus souvent triomphé dans la grande épreuve de Longchamp.

S'il en est ainsi, nous devons nous en rapporter aux résultats déjà fournis par les courses classiques de la saison. Et parmi ces dernières, le Prix du Jockey Club tient la première place.

C'est donc sur Sardanapale que l'attention doit se fixer en premier lieu. Le style de sa victoire, la façon dont il s'est détaché dès l'entrée de la ligne droite, presque contre le gré de son jockey qui voulait lui demander son effort en une seule fois, à proximité du poteau, enfin l'énergie avec laquelle il a répondu ensuite à la légère sollicitation de son cavalier, tout semble souligner pour dimanche la valeur de sa chance.

Mais l'expérience nous apprend qu'il ne faut pas se borner à enregistrer l'ordre d'arrivée du Prix du Jockey Club; car, souvent, l'un des vaincus a pris, quinze jours après, sa revanche sur son vainqueur.

Diderot, qui a échoué de deux longueurs contre Sardanapale, pourrait bien être dans ce cas-là. Sa course de Chantilly ne doit être acceptée, en effet, que sous toutes réserves : un peu avant d'arriver à l'entrée de la ligne droite, il se croisa les jambes et peu s'en fallût qu'il ne roulât par terre. En reprenant son équilibre, il heurta violemment Oracle et ce choc constitua un autre désavantage. Malgré ces avatars, il se livra avec un courage remarquable et parvint à esquisser un assaut contre le vainqueur. Ces considérations font de lui un concurrent très redoutable.

Le troisième du Prix du Jockey Club, Le Corsaire, a paru donner sa mesure approximative. Le nom placé, Listman, a, selon l'expression rituelle, fourni une performance qui semble trop mauvaise pour être exacte. Il faut donc lui faire crédit et s'attendre à le voir se comporter en digne vainqueur de la Poule d'Essai.

Nous avons momentanément laissé de côté le quatrième du Prix du Jockey Club, car son plus beau titre de gloire n'est pas cette place modeste, mais son triomphe dans le Derby d'Epsom. En se présentant dans le Grand Prix, Durbar va tenter de réussir le double évent, qui fut, jusqu'à ce jour, l'apanage de Gladiateur, de Cremorne, de Kisber et de Spearmint. Mais il est sur la brèche depuis la première réunion de la saison; en dehors des fatigues du voyage en Angleterre, il a déjà fourni huit courses très sévères: c'est regrettable, car il semblait doué des qualités de courage, de résistance et d'aptitudes les plus propres à assurer la victoire sur les 3.000 mètres de Longchamp.

Parmi les absents de notre Derby français, le plus intéressant est sans contredit La Farina, qui, par deux fois, affirma sa supériorité sur le vainqueur Sardanapale. Va-t-il continuer à suivre exactement les traces de son père Sans Souci II, et, après avoir remporté, comme lui, le Prix Daru et le Prix Lupin, s'adjuger le Grand Prix de Paris? Il est impossible de ne pas lui reconnaître, sur le papier, la meilleure chance.

En dehors de ces candidats sérieux, on peut en suggérer quelques-uns dont la victoire inattendue serait cependant susceptible d'explications plus ou moins compliquées.

C'est d'abord, du côté des pouliches, Mousse de Mer, qui, prise de vitesse dans le Prix de Diane, peut cependant ne pas être dépourvue de résistance.

Ce sont ensuite, dans le clan des outsiders Le Grand Pressigny, dont la course sur les 3,000 mètres du Prix de la Pelouse constitue un essai satisfaisant; Kummel, qui a fait preuve de courage vis à vis de Ghiberti dans le Prix du Chemin de fer du Nord; et peut-être Frileux III, qui a peu couru pour se comporter honorablement contre le même Ghiberti.

En résumé, le champion le plus digne du Grand Prix devrait être La Farina; quant à l'outsider possible, il est permis de le voir en Listman.

René Riondet.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Motti, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.

LE PLUS SCULPTÉ
DES
PNEUS SCULPTÉS
C'EST LE
BURNETT
SUCTION CUP

Verre Souple

Pour encadrements de

SOUPLE — TRANSPARENT — ININFLAMMABLE

DOCUMENTS PRÉCIEUX
CARTES, PLANS
PHOTOGRAPHIES

DEMANDER ÉCHANTILLON GRATUIT

SHEEN & MOREAU

PARIS, 46, Rue Saint-Charles, PARIS

Téléphone : Saxe 44-11 — Télégramme : Jonsheen-Paris

TOUS ARTICLES
TOUS ACCESSOIRES
POUR
Sports
Athlétiques

COURSE A PIED
HAIES
SAUT
DISQUE
JAVELOT, etc., etc.

Catalogue S. V. franco

MESTRE & BLATGE Agents Généraux 46, av. la Grande-Armée **PARIS**

Automobilistes
Gens de Sports
Ingénieurs etc..

EN VENTE PARTOUT 1f50

Le Savon
liquide en tube

Westropol

boit l'huile et la graisse

aseptise et nettoie

Echantillon Fco 0f30

Société Commerciale de Carbure et de Produits Chimiques.
Gros:-42, rue Blanche-PARIS.

Vente annuelle

CHAMPAGNE MERCIER ÉPERNAY

4 Millions de Bouteilles

MOTEURS JANVIER

Le moteur sérieux, toujours premier au rendement

Gaillon 1912-13 Tours 1914

ATELIERS VICTOR JANVIER
Vve V. JANVIER et fils, successeurs
PARIS, 44, rue d'Alésia, PARIS
Téléphone : Gobelins 03-00

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**

10, rue Hautefeuille, Paris
Transport de malades et
Paris, Province, Etran
Voitures modernes, 35 HP, à 8
Appareil de suspens
évitant toute secous
Téléphone : Gobelins
(jour et nuit)

LA LUMIÈRE ÉLECTRIQUE CHEZ SOI
Sans installation ni liquide par les nouvelles
LAMPES MAGDA"
Notice franco chez
FAUGER, 79, rue de Turbigo, PARIS
PILES SÈCHES et LAMPES de POCHE. Gros, Détail.

Le Temps ne laisse pas de traces sur un visage rafraîchi journellement grâce à la

FLORÉINE

CRÈME DE BEAUTÉ
A. GIRARD 48, rue d'Alésia PARIS

La PHOTOGRAPHIE des COULEURS
AVEC LES PLAQUES
AUTOCHROMES LUMIÈRE
est plus simple et plus facile que la Photographie en noir
Reproduction exacte de toutes les Couleurs de la nature.

17e Année. — N° 824.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

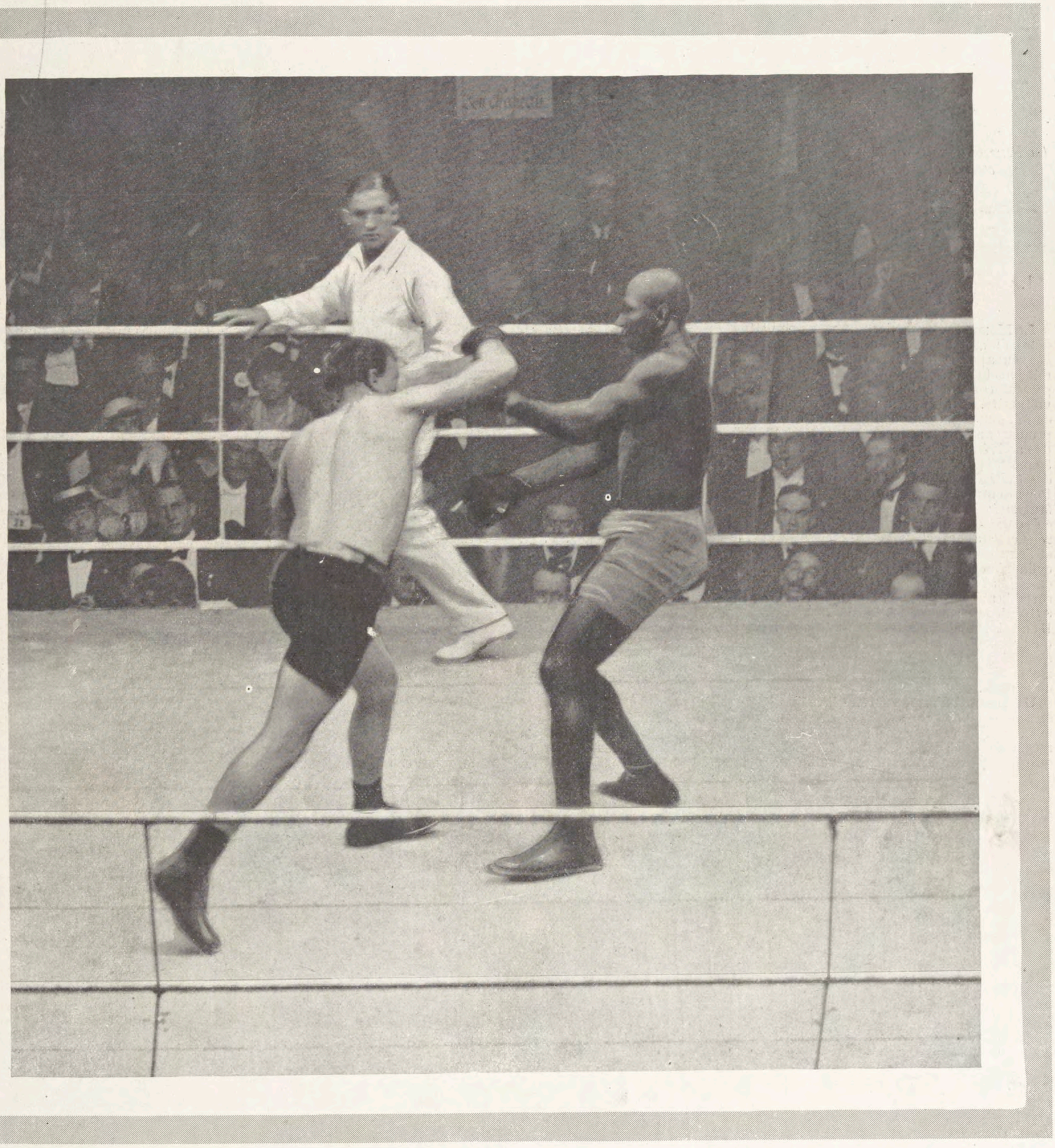
4 Juillet 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

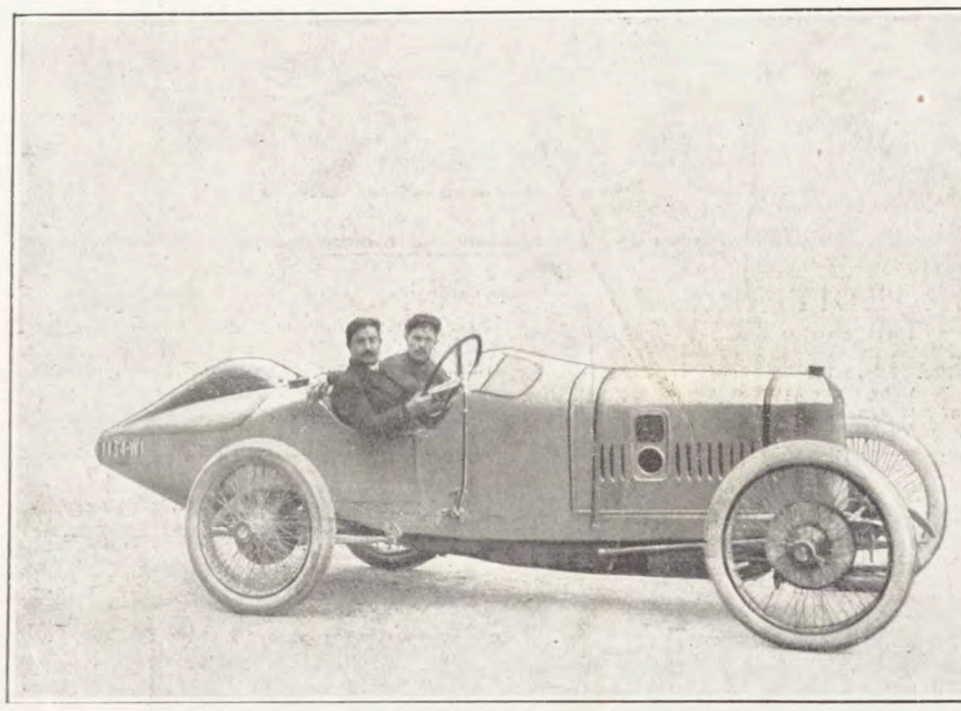
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



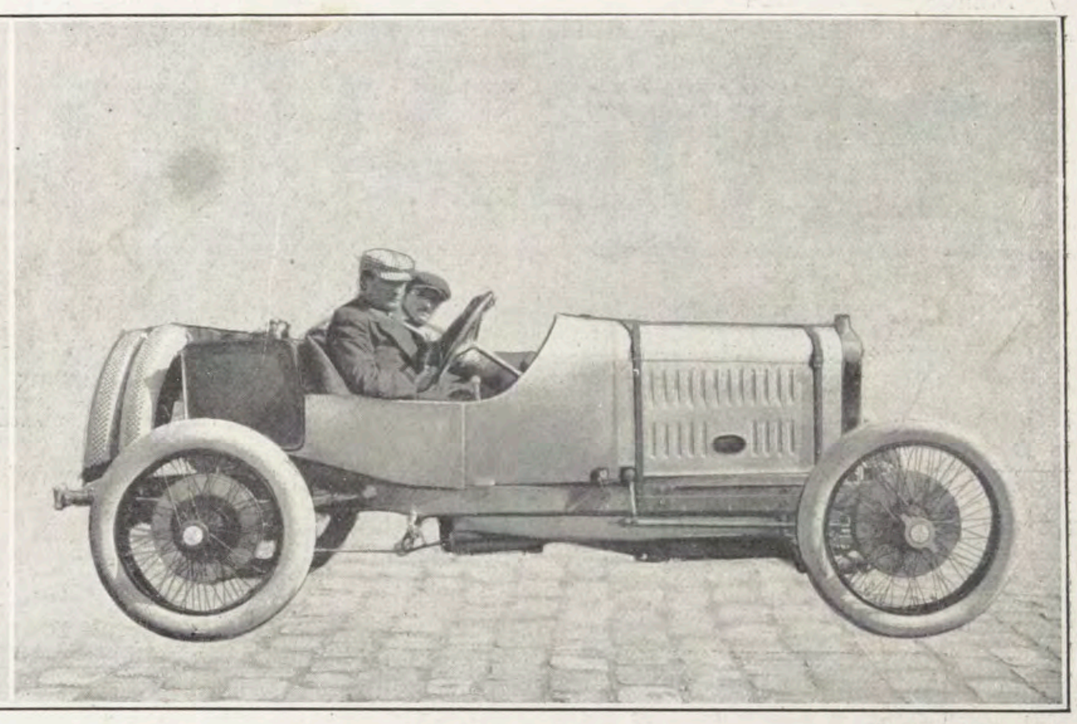
JACK JOHNSON TRIOMPHE DE FRANK MORAN

Le championnat du monde de boxe toutes catégories, disputé le 27 juin au Vélodrome d'Hiver, avait attiré une foule considérable. La recette atteignit près de 200.000 francs. Jack Johnson, détenteur du titre, s'attribua une victoire facile aux points sur Frank Moran, mais à aucun moment il ne donna l'impression d'être un brillant boxeur, loin de là ! Ce fut une désillusion pour tous de le voir contre le « desespoir » blanc. Un seul homme scientifique, un seul vrai champion se trouvait dans le ring : c'était Georges Carpentier, directeur du combat.



LA PEUGEOT

La Peugeot de cette année a un moteur 4 cylindres de 92 d'alésage et de 169 de course. (La plus longue course de toutes les voitures engagées.)



LA DELAGE

La Delage est actionnée par un moteur monobloc de 4 cylindres 94 × 160 Elle possède cinq vitesses.

LE GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE-CLUB

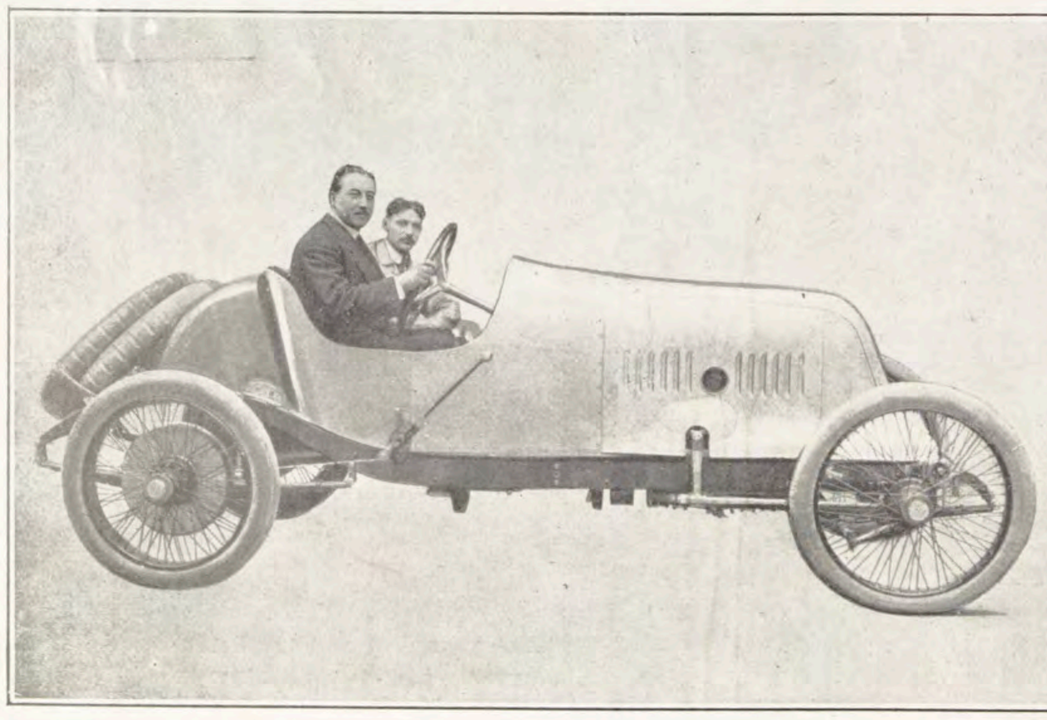
I. — LES VOITURES DU GRAND PRIX

PAR GEORGES PRADE

Le Monstre.— Je viens de voir une voiture du Grand Prix. Si ce n'était le détail du moteur qu'on sent extrêmement puissant, par la multiplication même des soupapes, la forme des culasses, les dimensions anormales des orifices d'admission et d'échappement, les carburateurs multiples, le colossal tuyau d'échappement courant le long du châssis, on dirait une voiture légère, presque une voiturette. Je sais pourtant, de source sûre, par des témoins oculaires, et dignes de foi, que ce joujou que l'on confierait volontiers à un débutant, pour aller se promener au Bois, a dépassé aux essais 170 kilomètres à l'heure, qu'il est presque arrivé à couvrir 3 kilomètres en 1 minute, 1.000 mètres en vingt secondes, 50 mètres par seconde. Un détail fait d'ailleurs réfléchir : les énormes tambours des freins sur les roues avant, où nous n'étions pas encore habitués à les voir. Pour dompter vite ce formidable animal, pour réduire à temps sa vitesse, il faut le freiner de partout, et l'on se sent un peu rêveur, un peu inquiet aussi, en considérant quelle tempête effroyable de puissance s'agite sous ce capot et sous cette apparence frêle. Je crois bien que, cette fois, la concurrence aidant, et l'expérience, on est arrivé à tirer de la cylindrée le maximum. Sans doute, à cylindrée égale, on fera peut-être encore un peu mieux. Il n'est guère possible dans l'état actuel de la matière, et également dans l'état actuel de l'outillage de rêver beaucoup plus. Des pistons d'acier ayant un millimètre au centre, et 8/10 d'épaisseur sur les bords, on ne pourra guère faire beaucoup plus léger. Il en est de même des bielles, qu'il est impossible de concevoir plus minces, quelle que soit la résistance à leur donner. Le formidable travail de recherches, d'expériences, nécessité par la course, cette grande éducatrice, nous a amenés à faire suer le métal à un point tel qu'on ne peut plus lui demander davantage.

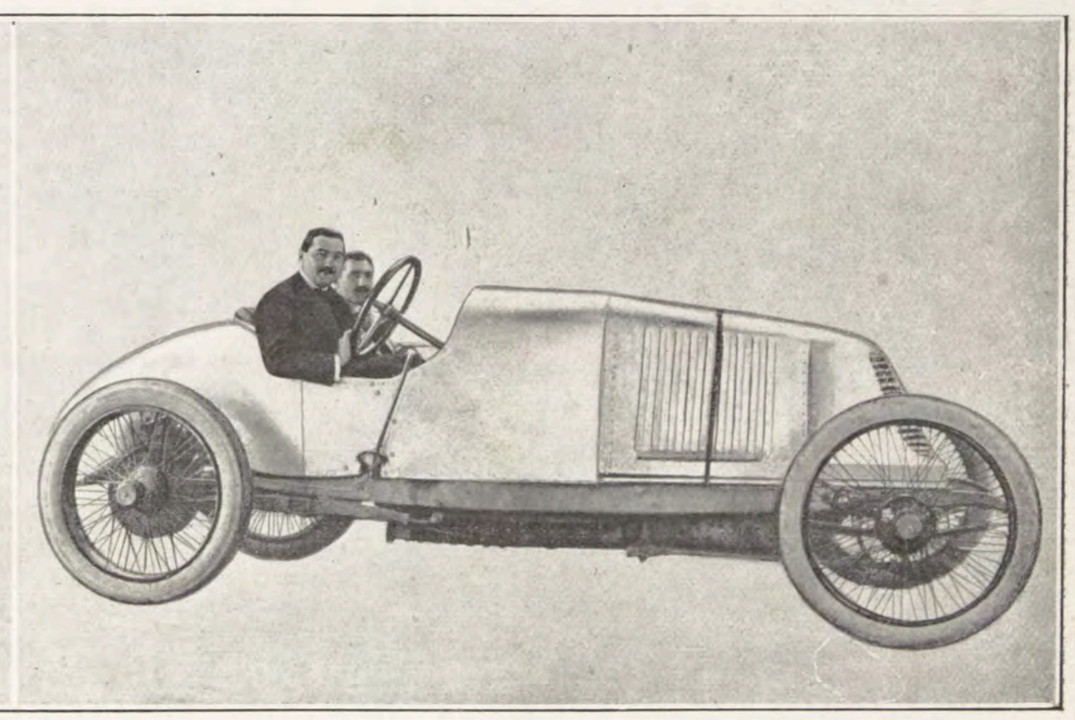
Un travail d'ensemble.— Tout a d'ailleurs été prévu, et ce n'est pas seulement dans la conception du moteur, dans sa compression, qui augmente le volume de la cylindrée en faisant entrer plus de gaz dans un même volume ; dans son régime, amené à plus de trois mille tours, ce qui fait passer un nombre double de cylindrées et par conséquent un nombre double de calories, dans le même temps, qu'un moteur à 1500 tours, c'est dans tous les détails. Les soupapes ne laissent pour ainsi dire plus de place pour creuser des trous plus grands. Les tuyaux d'échappement conduisent les gaz au dehors avec le minimum de frottement qui retarderait leur course, et par conséquent le régime du moteur, les carburateurs multiples n'attendent pas que l'admission sollicite et la gavent pour ainsi dire de gaz frais, suralimentation énergique nécessaire et même indispensable à cet athlète. La voiture gaspille le moins possible de cette énergie pour la transformer en vitesse. Elle est basse, de forme fuyante, extrêmement légère. Les plus lourdes pèsent 1050 kilos, les plus légères 900. Un poids moindre ne donnerait d'ailleurs pas l'adhérence suffisante pour la vitesse. Elles tiennent admirablement la route, grâce à des poids admirablement répartis, malgré leur voies étroites, qui leur permettra de passer facilement, et de virer à toute allure dans les terribles lacets du circuit du Rhône. Il y a des voies de 1 m. 32, la majorité oscille autour de 1. m. 35, ce sont des dimensions de voitures légères. La fameuse voiture Brasier montée par Théry au Taunus avait 1 m. 35. Les empattements sont également fort courts. Pour les virages c'est une qualité essentielle, et avec ces voitures, suffisamment chargées de l'arrière, et cependant légère dans l'ensemble on peut tenir la route en ligne droite. Néanmoins il est possible que nous assistions là à quelques mécomptes, surtout dans la période qui précède l'arrêt, et où la voiture ayant encore assez de vitesse, fringale, et essaie de se mettre en travers.

Un an de travail.— Il est curieux de voir ce qui s'est passé d'une année à l'autre. A Amiens, les voitures avaient environ 6 litres de cylindrée, et elles n'allaient pas plus vite, plutôt même moins vite. Et cependant il est à peu près certain que la vitesse moyenne sera moins grande sur le circuit du Rhône que sur le circuit d'Amiens. La cause en est due à la route fort dure, riche en lacets. Il est probable, de l'avis des concurrents les plus enthousiastes, qu'on ne dépassera pas la moyenne de 110 kilomètres à l'heure. Le circuit comporte vingt tours de 37 kilomètres 631, soit un peu plus de 750 kilomètres. Il devra être couvert par le premier en moins de 7 heures, mais il paraît difficile de le couvrir en moins de 6 h. 30. Nous avons bien vu, aux essais, des tours oscillant entre 21 et 22 minutes, ce qui donne plus de 7 heures, mais il est probable que le jour de la



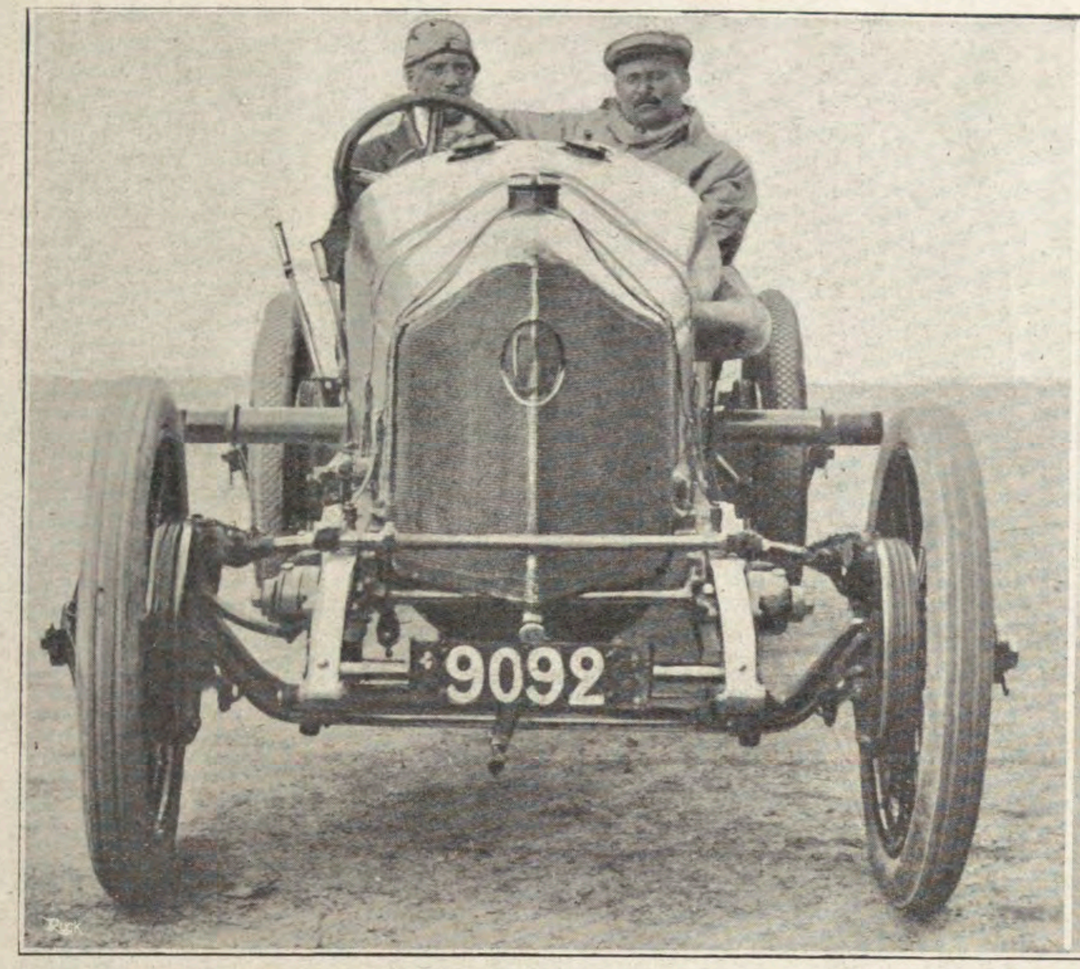
LA TH. SCHNEIDER

La Schneider a un moteur 4 cylindres 94 × 160. Elle possède quatre vitesses. La troisième est en prise directe et la quatrième surmultipliée.



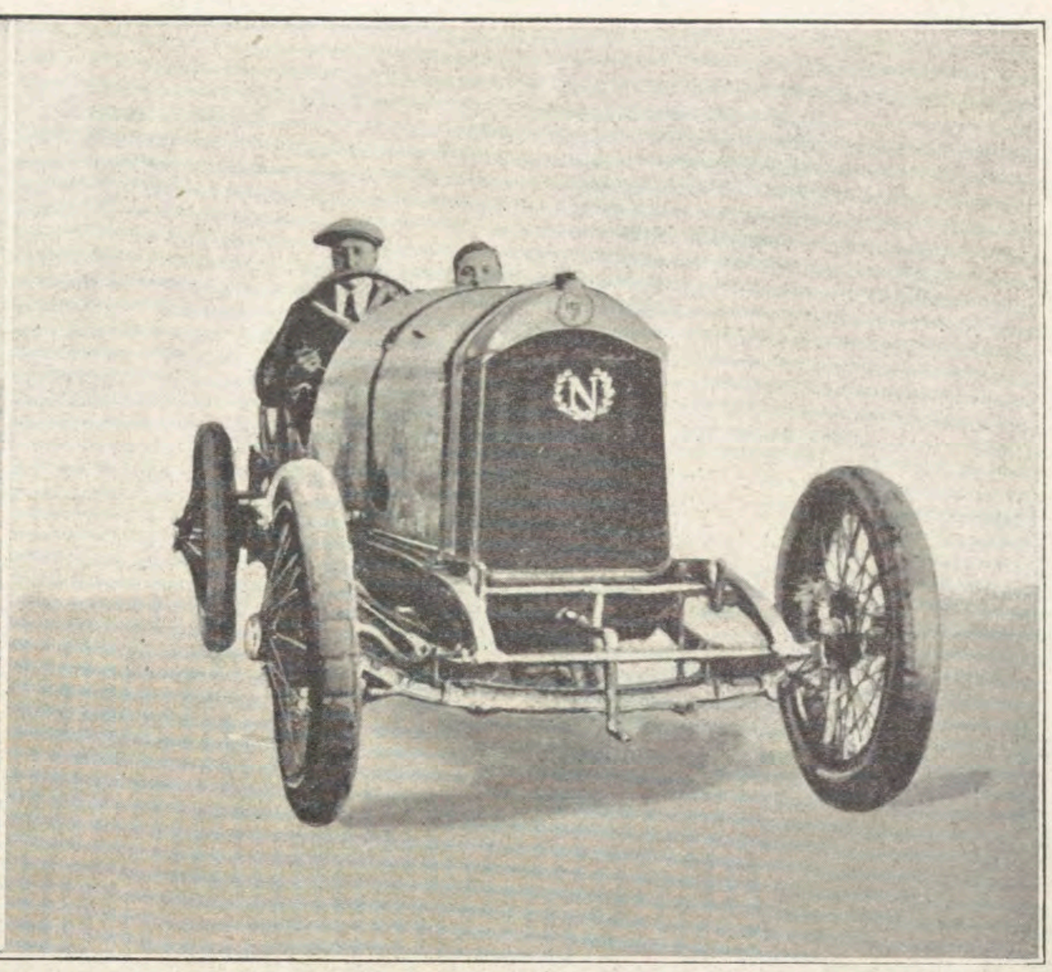
LA VOITURE ALDA

Le moteur de l'Alda est un 4 cylindres 94 × 160. Les Alda sont prêtes depuis longtemps. La voiture de Tabuteau a participé brillamment au meeting de Tours.



LA PICCARD-PICTET

La marque suisse Piccard-Pictet a engagé deux voitures. Le moteur est un 4 cylindres sans soupapes de 97 × 150.



LA NAGANT

Les deux voitures belges Nagant sont munies d'un moteur monobloc 4-cylindres désaxé 94.5 × 158.

course on y ajoutera l'ultime pointe de vitesse, nécessaire ce jour-là, pour vaincre. Aussi la question du nombre des vitesses a-t-elle été particulièrement soignée, on trouvera plus loin, dans l'étude générale que nous donnons des caractéristiques de chaque voiture le détail du nombre de vitesses de chacun d'eux. Trois marques ont adopté les cinq vitesses qui furent créées, sans grand succès d'ailleurs, cette année-là, en 1899, par Brasier, alors chez Mors, dans la course Paris-Bordeaux. Depuis, les Delage ont eu des résultats satisfaisants. Mais ce qui est plus curieux encore, et qui donne à la course sa physionomie exacte, c'est que la vitesse en prise directe n'est pas en général la grande vitesse. Comme les 2/3 du circuit de Lyon comportent un terrain difficile, par les lacets, et qu'il serait impossible de le faire en grande vitesse, avec des reprises assez rapides, le moteur tombant à un régime trop lent pour repartir aussitôt, c'est la troisième vitesse qui est la vitesse à prise directe. Elle permettra l'économie de carburant, et comme c'est elle dont on se servira le plus souvent, elle peut faire bénéficier d'une consommation qui évite le ravitaillement. Cependant là aussi il y a eu quelques mécomptes. Les difficultés de la route ont fait consommer beaucoup plus qu'on ne croyait. Il aurait fallu emporter des réservoirs beaucoup trop considérables, avec toutes leurs chances de rupture d'une part, les inconvénients d'encombrement, de poids, de ballant, d'autre part, nous verrons vraisemblablement tous les concurrents se ravitailler en cours de route. Comme avec la vitesse espérée, ils devront également se ravitailler en pneumatiques ce ne sera certainement pas pour eux une course d'attente.

Cette légère philosophie générale, très générale, épuisée, passons à l'examen des diverses marques de véhicules.

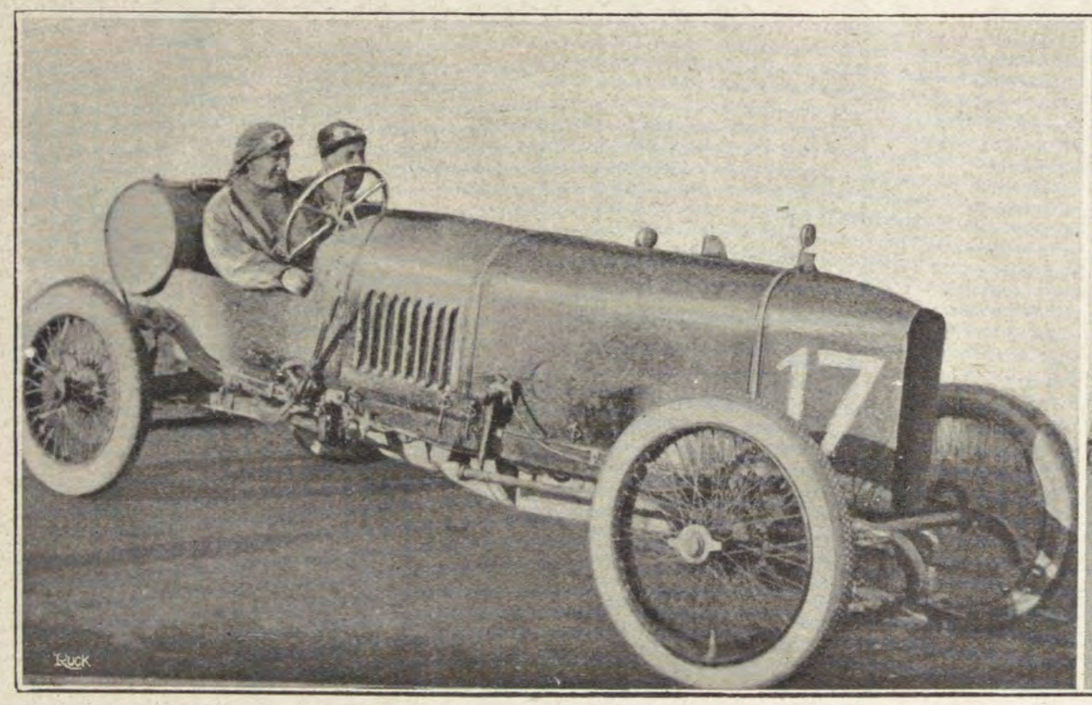
Les marques en ligne. — Le Grand Prix de l'Automobile Club de France, qui est le sixième en date, se dispute nous l'avons dit, autour de Lyon sur un circuit de 37 km, 631, à parcourir vingt fois, et il est réservé aux voitures automobiles, comportant deux places côte à côte au minimum, munies d'un moteur d'une cylindrée de 4 litres 500 au maximum, et pesant à vide moins de 1100 kilogrammes. Les précédents Grands Prix avaient été : l'année 1906, dans la Sarthe, gagné par Szisz sur Renault; en 1907 à Dieppe, gagné par Nazzaro sur Fiat; en 1908 à Dieppe, gagné par Lautenschlager sur Mercédès en 1912; à Dieppe, gagné par Boillot sur Peugeot; en 1913 à Amiens, gagné par Boillot sur Peugeot. Il est à remarquer que les quatre vainqueurs précédents se retrouveront en ligne cette année, deux d'entre eux Lautenschlager et Boillot sur la même marque de voiture, Mercédès et Peugeot; les deux autres monteront Szisz une Alda, et Nazzaro une Nazzaro. Toutes les marques victorieuses sauf Renault seront également en ligne.

Une petite statistique de ce genre constitue, croyons-nous, le meilleur plaidoyer en faveur des courses.

Le Grand Prix de 1914 a réuni les engagements de 13 marques, quatre françaises, qui sont par ordre d'inscription : Alda (trois voitures), Peugeot (trois voitures), Th. Schneider (trois voitures), Delage (trois voitures) ; deux marques allemandes : Opel (trois voitures), Mercédès (cinq voitures) ; une belge : Nagant (deux voitures) ; trois italiennes : Nazzaro (trois voitures) Aquila-Italiana (trois voitures), Fiat (trois voitures); une quatrième marque italienne, Caesar avait engagé deux voitures, mais elle a officieusement annoncé son forfait. Enfin deux marques anglaises, Vauxhall (trois voitures) et Sunbeam (trois voitures), plus une marque suisse : Piccard-Pictet (deux voitures). Soit treize marques et trente-neuf voitures. Il faut d'ailleurs prévoir encore quelques forfaits probables, et et d'autres certains. Il est possible que les Opel, les Nagant, les Aquila-Italiana n'aient pas toutes leurs voitures au départ. Nazzaro a annoncé qu'une seule voiture, menée par lui, prendrait part à l'épreuve.

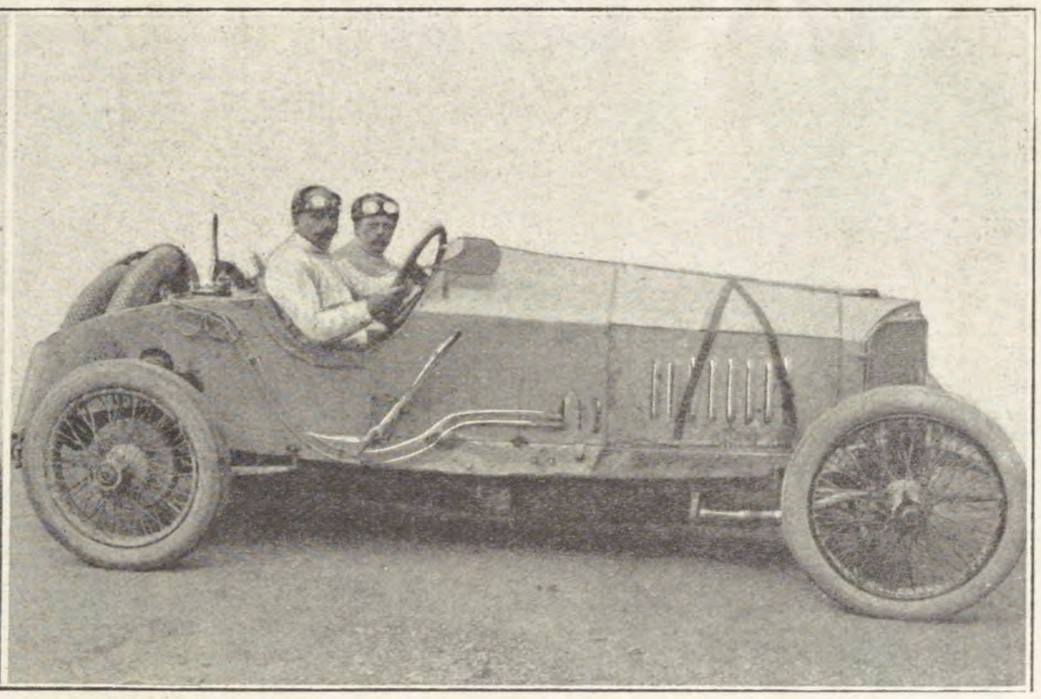
Le problème posé — Cela posé, examinons comment chaque usine a résolu le problème suivant : Etant donné un circuit de 750 kilomètres dont 500 kilomètres environ de lacets, ou de route difficile, un poids maximum de 1100 kilos, et une cylindrée maxima de 4 litres 500, comment construire l'engin qui parcourra ces 750 kilomètres dans le moindre temps total ?

La solution, le moteur. — Occupons-nous d'abord de la partie la plus importante de celle qui transforme l'énergie contenue dans l'essence, en puissance, puissance que l'on transmettra ensuite aux roues pour créer de la vitesse.



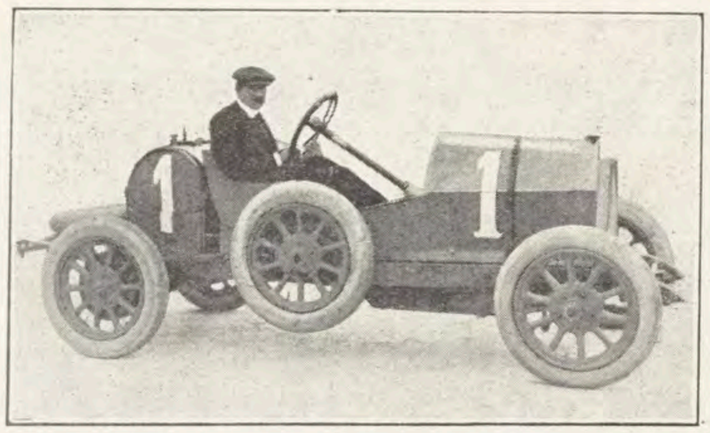
LA VAUXHALL

La Vauxhall comporte quatre soupapes par cylindre. Le moteur est un 4 cylindres monobloc 101 × 140.

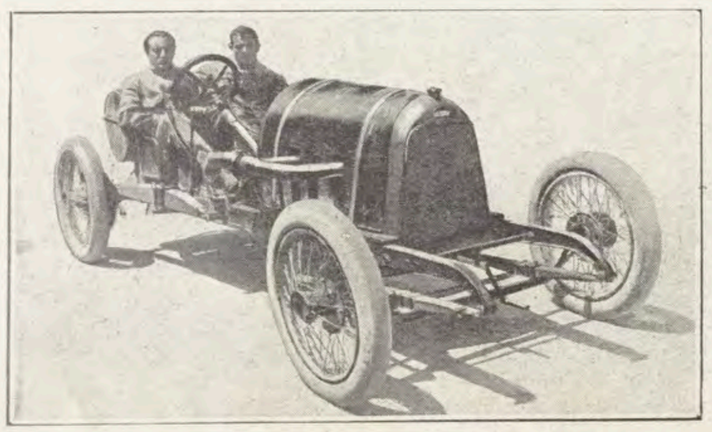


LA MERCÉDÈS

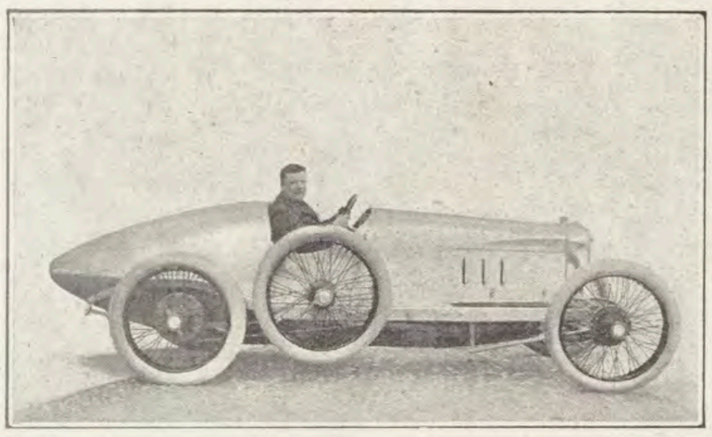
Il y aura cinq Mercédès au circuit de Lyon. Elles sont munies d'un moteur 4 cylindres séparés 93 × 164.



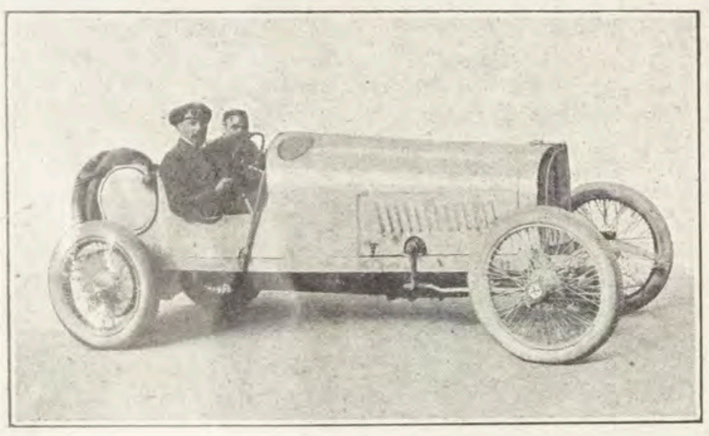
LA NAZZARO
La Nazzaro du Grand Prix, est munie d'un moteur 4 cylindres 94 × 160.



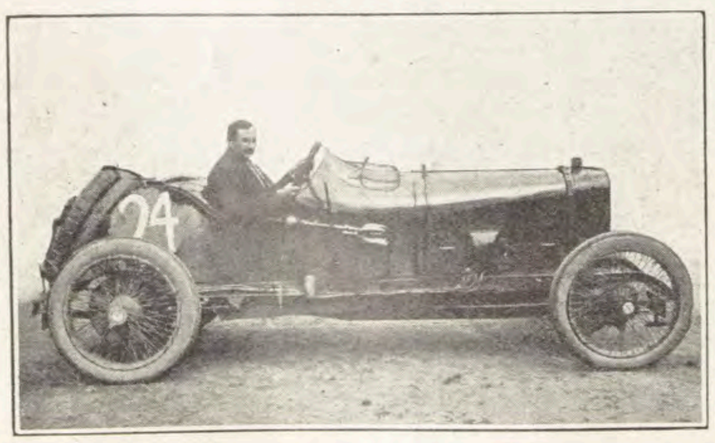
L'AQUILA ITALIANA
L'Aquila Italiana a un moteur monobloc à 6 cylindres 85 × 132.



LA FIAT
Le moteur de la Fiat est un 4 cylindres monobloc, 100 × 143.



L'OPEL
L'Opel est munie d'un moteur monobloc, 4 cylindres 94 × 160.



LA SUNBEAM
La Sunbeam de cette année, est une 4 cylindres 94 × 160.

Trois points communs. — Une seule limitation, avons-nous dit, celle de la cylindrée. On ne limite pas théoriquement la quantité d'essence, c'est-à-dire le nombre de calories à utiliser, mais on limite la cylindrée, c'est-à-dire la capacité d'absorption du moteur, et par là même l'énergie mécanique que l'on pourra pratiquement produire en un temps donné et par conséquent utiliser. Il s'agit donc dans ces 41. 500 de faire passer en ce temps donné le plus grand nombre possible de calories, et nous allons d'abord essayer d'avoir des moteurs les plus puissants possible, absorbant le plus possible de gaz et donnant le plus possible de chevaux. Tous les moteurs poussés, c'est-à-dire tous ceux dont on a cherché avant tout à tirer le plus grand nombre de chevaux possible, ont au moins trois caractéristiques absolument générales. Ils sont 1° monobloc, 2° désaxés, 3° munis de culasse hémisphérique. Ces trois solutions sont dues, on le sait, la première à Varlet qui chez Delahaye, construisit des monoblocs, dès 1898, la seconde à Mors qui créa les premiers désaxés vers 1902, la dernière à Buchet dès 1898. Elles passèrent à cette époque pour des solutions d'exception. Elles sont aujourd'hui adoptées par les maisons les plus prudentes.

Les dimensions. — Il y a naturellement bien des façons de comprendre, au point de vue des dimensions, un moteur d'une cylindrée de 4 litres 500, c'est-à-dire de 1 litre 125 par cylindre. Inutile de vous dire qu'avec des capacités cubiques aussi réduites, tout le monde a pris le maximum permis. C'est l'avantage des problèmes difficiles et sévères, on est obligé de les solutionner sans pouvoir les tourner. Trois écoles se sont manifestées, de valeur et de succès différents. La première, la plus nombreuse, a adopté le plus petit alésage possible 92 millimètres au minimum, 94 millimètres au maximum, avec des courses les plus longues possible allant de 157 millimètres (le plus fort alésage) jusqu'à 169 millimètres (le plus petit alésage). C'est Peugeot qui les réalise, avec un moteur à 4 cylindres de 92 millimètres d'alésage et 169 millimètres de course. Viennent ensuite 93 mm. d'alésage et 164 de course Mercédès, 94 mm. Alda, Opel, Schneider, Nazzaro, Delage, Sunbeam, (160 mm. de course), puis presque identique, Nagant avec 94, 5 d'alésage et 158 de course. Il est à noter qu'avec ces petites dimensions tous les créateurs de moteurs poussés ont adopté la solution de quatre cylindres. Le six cylindres ne devient avantageux, au point de vue rendement que lorsqu'on a dépassé des alésages d'environ 110 millimètres au minimum. A l'autre bout du problème nous trouvons deux marques qui ont pris le plus fort alésage possible, et la plus faible course, Fiat avec 100 millimètres d'alésage et 143 de course, Vauxhall avec 101 et 140. Entre les deux, flotte la solution de Piccard-Pictet, dont la voiture est d'ailleurs tout à fait particulière, avec le seul moteur sans soupapes de l'épreuve. C'est un 4 cylindres 97 × 150.

Enfin encore une solution originale, celle d'Aquila-Italiana avec 6 cylindres, également le seul, un 85 × 132. On n'aperçoit pas théoriquement le mérite de cette solution, si ce n'est comme moteur analogue au type de série.

Tous les moteurs sont des monoblocs, avons nous dit, et il faut en effet assurer une égalité de refroidissement à des masses dont le rendement thermique doit être lui aussi poussé à son maximum, et pour cela, il faut assurer aux cylindres, qui doivent être aussi peu chauds que possible, une égalité de température, triomphe du monobloc.

Le moteur déxasé n'a donné de mécomptes qu'à une seule marque. A la mesure de la cylindrée, à Paris, on s'est aperçu que le moteur avait quelques centimètres cubes de trop, et il a fallu tout recommencer en trois semaines. Il y eut jadis un retentissant incident de ce genre à Boulogne, que nul n'a oublié. Vauxhall, dont les voitures, déjà à faible course n'ont pas grande prétention à la vitesse pure, n'a pas la culasse hémisphérique. Tous les autres concurrents sont tombés d'accord sur ce point.

Soupapes. — Nous arrivons maintenant aux soupapes. A ces moteurs, de régime rapide, grands dévoreurs, il faut un œsophage et un intestin de grand diamètre. A la plupart on a mis deux œsophages et deux intestins. Il y a quatre soupapes par cylindre. Seuls Fiat et Aquila sont restés fidèles à la soupape d'admission unique. Piccard-Pictet a la sans-soupape. Le nombre des soupapes n'est pas tout, il y a leurs dimensions et leur levée. Nous entrerions ici dans des détails un peu trop techniques. La plupart des concurrents ont des dimensions à peu près identiques. Cependant la soupape d'admission varie des 42 mm. d'Opel aux 48 mm. de Delage et de Peugeot en passant par les 44 mm. de Mercédès.

Les carburateurs. — L'essence va être absorbée, comprimée, à une pression qui doit osciller entre 9 et 10 kilos, le mélange gazeux va être allumé, et à ce point de vue nous avons la parfaite unité : tous les concurrents ont la même magnéto Bosch. Alda, Nagant et Nazzaro ont l'allumage jumelé, mais il faut d'abord jeter un petit coup d'œil sur les carburateurs multiples, qui vont alimenter le moteur et ensuite nous nous occuperons du refroidissement et du graissage. Deux carburateurs spéciaux, le Zénith et le Claudel se partagent les dix usines sur treize. Les trois marques étrangères, Opel, Fiat Mercédès ont des carburateurs de la maison. Zénith a équipé Alda, Nagant, Vauxhall, Nazzaro Peugeot, Piccard-Pictet, Aquila. Claudel a équipé Schneider, Delage, Sunbeam. Inutile d'ajouter que jusqu'au dernier moment les concurrents peuvent modifier ces systèmes.

Le graissage. — Tous les refroissements se font par pompe, avec des radiateurs de types différents, ailettes ou nids d'abeilles, la plupart en coupe-vent.

Le graissage est plus varié. Alda reste au classique barbotage. Opel, Nagant, Nazzaro, Piccard-Pictet, Aquila, Fiat, Mercédès, Peugeot (8 usines) ont le graissage sous pression, simple ou combiné avec un autre graissage. Schneider et Sunbeam ont le graissage centrifuge et Vauxhall et Delage le graissage mécanique.

De 120 à 130 chevaux. — Nous sommes arrivés au bout de la production de nos chevaux. De ce petit moteur, d'apparence frêle, nous avons extrait les uns disent 120, les autre disent 130 HP. Il est vrai qu'avec tous ces dispositifs ils tournent à belle allure. Nous sommes loin de ce que l'on appela les premiers moteurs à rendement qui abattaient gaillardement leurs 1.500 tours à la minute. Les moteurs au régime le plus lent, Alda, Opel, Nagant, Schneider, Nazzaro ont leur maximum de puissance à 2.800 tours. A 2.900 nous trouvons Vauxhall, à 3.000 les trois premiers de Dieppe : Peugeot, Delage, Sunbeam, avec Piccard-Pictet. A 3.100 Fiat. A 3,500 Aquila-Italiana. Ces deux moteurs ont une faible course. Néanmoins l'école italienne s'accuse sur ce point.

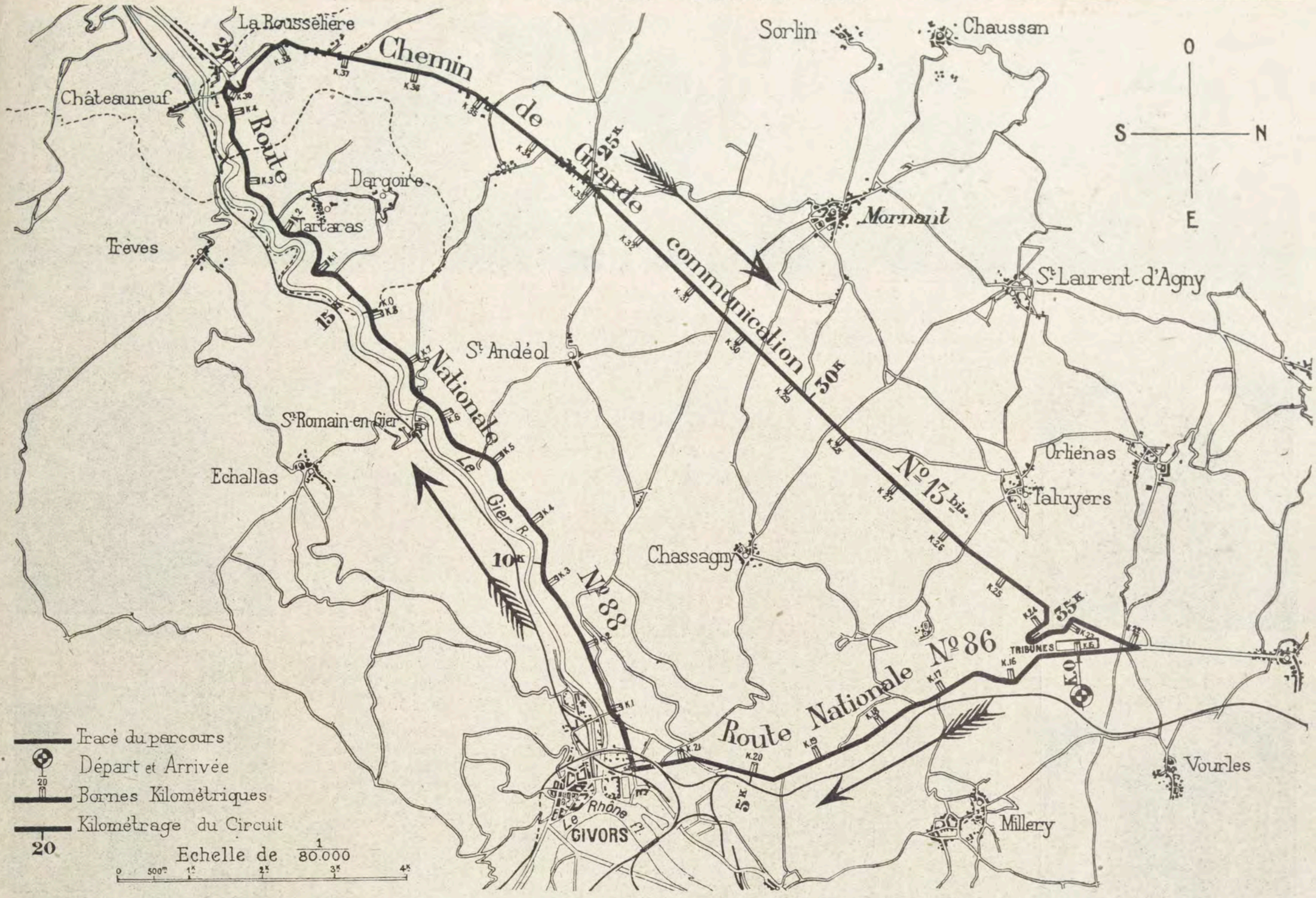
Embrayage. — Il nous reste à transformer ces chevaux en vitesse. Nous passons du moteur à la voiture par l'embrayage. Le vieux cône-cuir réunit encore la majorité. Sept marques sur treize : Alda, Opel, Vauxhall, Peugeot, Schneider, Sunbeam, Mercédès. Les disques multiples ondulés, ou les disques secs H.-S. équipent Nagant, Nazzaro, Delage, Aquila et Fiat. Enfin Piccard-Pictet a ses disques ordinaires. Il est à remarquer que la plupart des maisons ont leur type d'embrayage des voitures de série.

4 et 5 vitesses — Arrivons à la boîte des vitesses. Le système classique des quatre vitesses, avec la deuxième et la troisième sur le même balladeur, disposition particulière pour cette course où les changements de seconde en troisième seront les plus fréquents a réuni dix marques : Alda, Opel, Vauxhall, Peugeot, Nazzaro, Sunbeam, Piccard-Pictet, Aquila, Fiat, Mercédès.

En revanche Nagant et Delage ont cinq vitesses. Comme nous l'expliquions, c'est la troisième ou la quatrième qui est la vitesse en prise directe. Ce problème en apparence indifférent est devenu, par les difficultés du circuit, un problème capital. Presque toutes les voitures seront trop vites et l'on devra les tenir en dessous de leur allure maxima (170 à 175 à l'heure pour 110 de moyennes.) Ce sont donc les reprises, et la régularité qui feront gagner la course. La régularité s'obtiendra par celle du moteur, et par la résistance des pneus. La vitesse des reprises s'obtiendra par les facilités de diminution et d'accélération de vitesse rapides, c'est-à-dire par les vitesses mêmes et par le freinage.

Freins sur les roues d'avants. — Peugeot, Delage, Fiat, Piccard-Pictet ont tenté cette année une innovation qui, aux essais, a jusqu'ici donné des résultats merveilleux, c'est le freinage sur les roues avant. Ce système présente deux avantages. Il permet d'abord d'utiliser un poids adhérent, plus considérable, en soulageant l'essieu arrière, ensuite il supprime le dérapage, ce qui peut avoir une grande importance pour des masses comparativement aussi légères, lancées à des vitesses comparativement aussi grandes. Signalons enfin que toutes les transmissions se font par cardan. Il nous sera permis à ce sujet de rappeler que, dès 1906, nous préconisions, et nous prophétisions la victoire de la transmission par cardan que repoussaient dédaigneusement les compétences scientifiques de l'époque. Le système inauguré par Peugeot en 1912 à Dieppe: poussée et réaction par les ressorts, a obtenu cette année la majorité, auprès d'Opel, Nagant, Peugeot naturellement, Delage, Sunbeam, Piccard-Pictet, Fiat.

Quelques dimensions de châssis. — Voici enfin un petit classement donnant les dimensions extérieures de la voiture.



LA CARTE DU CIRCUIT DE LYON

Le Circuit sur lequel se disputera aujourd'hui le Grand Prix de l'Automobile Club comporte 37 kil. 631 m. Les concurrents devront le parcourir 20 fois.

Voie : 1 m. 32 Mercédès, Piccard-Pictet ; 1 m. 35 Alda, Opel, Nagant, Vauxhall, Peugeot, Delage, Fiat ; 1 m. 40 Schneider, Sunbeam ; 1 m. 48 Aquila.

Empattement : 2 m. 65 Piccard-Pictet ; 2 m. 70 Alda, Vauxhall, Peugeot, Delage, Mercédès ; 2 m. 75 Nazzaro, Fiat ; 2 m. 80 Opel, Nagant, Schneider, Sunbeam, Aquila.

Poids : 900 kilos, Fiat, Mercédès ; 910 kilos, Peugeot, Delage, Sunbeam ; 950 kilos. Alda, Opel, Nagant, Vauxhall, Nazzaro, Piccard-Pictet ; 1000 kilos, Aquila ; 1050 kilos, Schneider.

Nous n'entrerons pas dans la question délicate des pneumatiques, et des dimensions de roues. Trois marques, Pirelli, Continental et Dunlop doivent équiper les concurrents, mais jusqu'au dernier moment, il peut y avoir des changements. Mercédès a les plus petites roues, 815 à l'avant, 820 à l'arrière ; les autres concurrents ont en général 870 ou 875 à l'avant, 875 ou 880 à l'arrière. Pneus de 105 à l'avant, pneus de 120 ou de 135 à l'arrière.

Les pilotes. — Mais une automobile, fût-elle de course, n'est rien sans le conducteur, et les difficultés du circuit, la supériorité possible de vitesse des voitures sur la vitesse possible de la route, donnent aux conducteurs une importance plus grande que jamais.

Tandis que sur un circuit facile, on peut dire qu'au-dessus d'une qualité moyenne de concurrents, tout le monde peut gagner, ici au contraire, avec un lot aussi nombreux, des voitures aussi prêtes, au-dessous d'une qualité supérieure de concurrent personne ne peut gagner.

Pronostics. Un trio redoutable.— Qui gagnera ? question redoutable. Il paraît cependant difficile d'après les essais que le vainqueur ne soit pas sur une voiture de la formidable triplette Peugeot, vainqueur à Amiens et à Dieppe, Delage, vainqueur au Mans et à Indianapolis, Mercédès, second au Mans, vainqueur à Dieppe en 1908, et qui a l'avantage de mettre cinq voitures en ligne. Dans les suivants Sunbeam toujours si redoutable par sa régularité. Fiat, et peut-être la voiture unique de Nazzaro peuvent créer une surprise avec Schneider. Les autres doivent courir la place, et la place sera d'ailleurs glorieuse dans un tel lot. Les trois maisons dont nous avons fait nos favorites ont à la fois les voitures, les hommes, l'expérience, l'organisation. Mercédès doit être, des trois, la moins rapide en moyenne par le manque de freins, sur les roues d'avant, mais comment gagnera-t-on, à quelle vitesse ? c'est encore le secret de l'avenir. Surtout, que le meilleur gagne !

GEORGES PRADE.

TOURNIER
Tournier conduira une Piccard-Pictet.

CLARKE
Clarke sera également au volant d'une Piccard-Pictet.

DE PALMA
Le brillant conducteur américain pilotera une Vauxhall.

HANCOCK
Hancock fera partie de l'équip Vauxhall.

BOILLOT
Vainqueur du Grand Prix 1912 et 1913 (voit. Peugeot).

GOUX
Vainqueur du Grand Prix d'Indianapolis 1913 (voit. Peugeot).

RIGAL
Victor Rigal sera le troisième concurrent de l'équipe Peugeot.

GUYOT
3e du Grand Prix d'Indianapolis 1914 (voit. Delage).

BABLOT
Vainqueur du Grand Prix de France 1913 (voit. Delage).

DURAY
Le 2e du Grand Prix d'Indianapolis 1914 sera sur Delage.

WAGNER
Vainqueur du Grand Prix d'Amérique en 1905 sera sur Mercédès.

CHAMPOISEAU
Le virtuose Champoiseau sera au volant d'une Schneider.

MAX SAILER
L'Allemand Max Sailer pilotera une voiture Mercédès.

GABRIEL
Vainqueur de Paris-Madrid en 1903 sera sur Schneider.

PILLETTE
Pillette sera un des conducteurs de Mercédès).

II. — LES CONDUCTEURS DU GRAND PRIX

PAR PAUL MEYAN

A se disputer la timbale, ils seront 39 en ligne ; les 39 meilleurs conducteurs assurément que l'on compte à ce jour, puisque c'est eux que les constructeurs ont choisi pour défendre leurs chances. Ce n'est naturellement pas au premier venu que l'on confie des engins capables de marcher à 160 ou 180 kilomètres à l'heure, engins d'autant plus délicats que, pendant sept heures consécutives au moins, on va leur demander le maximum d'efforts. Il faut donc à ces hommes l'habileté, la prudence, et l'audace en même temps, pour ne se laisser surprendre par aucun des mille virages dangereux que comporte le circuit lyonnais ; il leur faut aussi la sagesse et la raison pour ménager leur monture tout en obtenant d'elle le meilleur rendement. Et ces 39 hommes, dont un petit nombre seulement nous est peu connu, mais dont les trois quarts ont un passé de victoires qui les fait tous favoris, ces 39 hommes ont certainement toutes les qualités nécessaires pour être des vainqueurs. Que faut-il pour gagner le Grand Prix? Une bonne voiture, un bon conducteur et un peu de chance. Tout cela se trouve dans le lot que nous allons admirer et c'est la marque qui aura réuni ces trois coefficients qui décrochera la timbale.

Une dizaine de noms tout d'abord sont pour nous de vieilles connaissances: Bablot, Boillot, Duray, Nazzaro, Guyot, Goux, Rigal, Lautenschlager, Gabriel, Sisz. Ils ont tous été vainqueurs de grandes épreuves. Mais, à côté d'eux, parmi les étrangers surtout, nous trouvons des professionnels du volant qui comptent déjà quelques remarquables performances, mais que nous n'avons pas encore vu briller sur nos circuits français : outsiders qui nous ménagent peut-être des surprises, et dont le succès, s'il se produisait, serait vraiment méritoire, car ils auront affaire à redoutable partie.

Quelques équipes, en effet, sur le papier paraissent imbattables : Delage et Peugeot, d'abord, Mercédès, Nazzaro, Sunbeam, ensuite.

Peugeot a confié sa chance à Boillot, Goux et Rigal. Boillot, un des plus adroits que nous connaissions n'est battu que deux fois depuis 1910, à Boulogne en 1911, par Bablot et, il y a quelques jours, à Indianapolis. Mais aux Grands Prix de Dieppe, d'Amiens, et de Boulogne, en 1912 et 1913, il se classe brillamment premier. Son camarade, Goux, n'a pas volé sa renommée et si nous ne lui connaissons que deux grandes victoires, la Coupe de Catalogne en 1910 et Indianapolis, l'année dernière, du moins depuis 1907, le trouvons-nous toujours classé. Les Anglais les appellent « the brothers Invincible ». Rigal fut un virtuose du tricycle jadis ; passé à la voiture, il défendit les couleurs françaises en 1908 sur Clément et en 1912 gagna la Coupe de 3 litres sur une Sunbeam.

Bablot, Guyot, Duray, la triplette de Delage n'est pas moins redoutable. Guyot a le premier amené la victoire chez le spécialiste de la voiture légère, en gagnant la Coupe des Voiturettes à Dieppe en 1908. Depuis, il a toujours été à côté du premier, quand il ne tenait pas la tête lui-même. Duray fut longtemps le champion de la Lorraine-Diétrich avec laquelle il gagna le Circuit des Ardennes, Moscou-Saint-Pétersbourg ; le mois dernier, à Indianapolis, il sut arriver deuxième avec une petite Peugeot 3 litres, battant des rivales bien supérieures. Il est recordman du monde du kilomètre. Quant à Bablot, le sympathique Marseillais, il a la réputation de savoir mieux qu'aucun autre tirer parti du rendement de ses voitures. Ses meilleurs titres : le Ventoux, le Grand Prix de Boulogne en 1911 et celui du Mans en 1913.

Les Mercédès ont cinq conducteurs : Lautenschlager, gagnant du Grand Prix de Dieppe ; Salzer qui a paru déjà sur nos autodromes, mais sans s'y classer au premier rang ; Pillette un amateur havrais qui, l'année dernière, au Mans, inquiéta un moment les Delage ; Wagner, un vétéran de la course, qui pilota jadis avec succès les Darracq ; Sailer, un outsider.

Pour Sunbeam, qui vient de gagner le Tourist Trophy de 1914 avec M-K. Lee Guiness, nous avons d'abord celui-ci dont la réputation est grande en Angleterre et qui a déjà eu à lutter contre nos coureurs à Amiens et à Boulogne, l'année dernière; Resta, un

TABUTEAU
L'ancien aviateur, devenu conducteur de valeur, pilotera une voiture Alda.

SZISZ
Vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. 1906 sera sur Alda.

PIETRO
L'amateur Pietro fera ses débuts de professionnel en course sur une voiture Alda.

LAUTENSCHLAGER
Vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. 1908 (voit. Mercedès).

SALZER
L'un des cinq concurrents de la formidable équipe Mercédès.

JOERNS

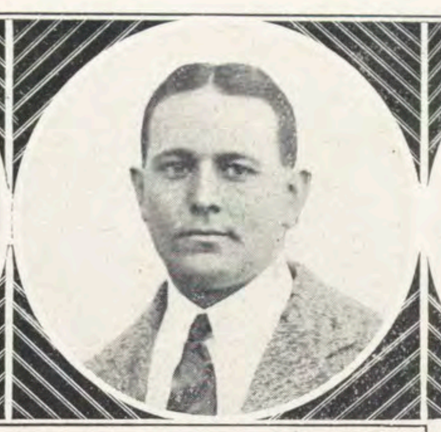
Joerns pilotera une des trois Opel.

BRECKEIMER

Breckeimer, conducteur d'une Opel.

CAGNO

Cagno sera au volant d'une Fiat.



SCALES

Troisième conducteur de l'équipe Fiat.

FAGNANO

Second conducteur de l'équipe Fiat.

des heureux spécialistes de Brooklands, mais que nous avons déjà vu en France courant pour Austin, Arrot-Johnston et Sunbeam ; Chassagne, qui a pris part à toutes les grandes épreuves automobiles depuis 1906 jusqu'à 1910, comme mécanicien, puis, après un entr'acte de deux ans consacré à l'aviation, retourne à la voiture en 1913 et court pour Sunbeam, à Amiens (3e), à Brooklands (record des 12 heures).

Des conducteurs de Fiat, seul, Cagno, qui fut le rival de Nazzaro, nous est connu comme conducteur, et les victoires qu'il a remportées dans les épreuves italiennes lui ont valu une réputation justifiée. A côté de lui, Fagnano et Scales sont, nous dit-on, d'habiles pilotes à qui nous souhaitons de sortir avec bonheur de la lutte prochaine.

Nazzaro est un des plus célèbres entre tous et sans conteste le meilleur des pilotes italiens. Simple mécanicien de Ceirano et du chevalier Florio, c'est avec les Fiat que commence sa renommée mondiale, en 1904. Il talonne de près Théry dans la Coupe Bennett au Taunus, en 1905 ; il est second à la Sarthe en 1906. En 1907, il est au faîte du triomphe ; il gagne la Targa Florio, en Italie, la Coupe de l'Empereur, en Allemagne, et le Grand Prix de l'A. C. F. grâce à son grand sang-froid et à sa merveilleuse régularité. Nazzaro commence toujours lentement son parcours, faisant avant tout l'essai du terrain et des adversaires ; il augmente graduellement sa vitesse, ménageant son moteur et lui demandant le suprême effort dans les dernières minutes. C'est ainsi qu'il gagna le Grand Prix de Dieppe, laissant s'user Lancia et Duray dans leur dispute acharnée, tandis que lui, plus sage, les vainquit par son endurance et sa régularité. Nazzaro est aujourd'hui à la fois conducteur et constructeur, celui-ci ne pouvait mieux choisir que celui-là. Il a pris comme coéquipiers Porporato et de Moraes.

L'équipe des Th. Schneider est composée de Gabriel, Champoiseau et Juvanon. Gabriel, je l'ai connu conduisant une petite Decauville dans le Tour de France en 1899 mais sa réputation de bon conducteur date réellement de 1903 où, dans Paris-Madrid, qui se termina malheureusement à Bordeaux, il remonta quelque 200 concurrents et se classa premier. Champoiseau fut un brillant motocycliste. En automobile, dans Moscou-Saint-Pétersbourg, en 1907, il finit second derrière Duray. Nous le retrouvons en bonne place au Ventoux, à Salon, Evreux et enfin, après un séjour en Argentine, à Dieppe, où, sur sa Th. Schneider, il dépasse le 100 de moyenne. Juvanon est un amateur, propriétaire d'un des garages de Lyon. Il a débuté un volant, en 1900, dans les épreuves organisées par l'Automobile Club de Nice. Il s'est depuis fait une spécialité des courses de côte, et son nom s'est inscrit maintes fois au palmarès des Ventoux, Val-Suzon, Laffrey, etc.

Alda a pour conducteurs Tabuteau, Szisz et Pietro. Szisz, jadis pilote de Renault, gagna la Sarthe en 1908, l'année où apparurent les premières jantes amovibles et l'année suivante, se classa deuxième à Dieppe ; depuis, il est resté éloigné de la course. Tabuteau s'est fait un nom comme aviateur ; il a couru à Boulogne, l'année dernière pour Alda et s'est classé 6e. Sous le pseudonyme de Pietro se cache un amateur d'origine grecque, parfait conducteur.

Vauxhall, une excellente marque anglaise, sera représentée à Lyon par Hancock que nous avons déjà vu courir très régulièrement à Boulogne, l'année dernière, avec une voiture insuffisamment rapide ; par de Palma, un Américain qui a brillé maintes fois sur les pistes transatlantiques et Orsiamikoff que nous avons connu dans le rallye de Saint-Sébastien où il conduisit une Vauxhall de Saint-Pétersbourg à la frontière espagnole.

Chez Opel, Joerns a à son acquis, la Coupe de l'Empereur en 1907 et la Coupe Caraman-Chimay en 1910. Ernspmann et Breckeimer, deux nobles inconnus. Nagant n'a que deux voitures, l'une pilotée par Elskamp, un amateur qui courut au Mans, l'année dernière sur Mercédès (7e) l'autre par Esser, l'ex-pilote des Mathis.

Aquila-Italiana, fier de ses derniers succès en Sicile, affronte les grandes épreuves françaises, et confie sa chance à ceux qui l'ont déjà bien défendue et conduite au succès: Marsaglia, Beria d'Argentina et Constantini.

Piccard-Pictet, enfin, pour la première fois, se met en ligne dans une grande épreuve. Ses deux conducteurs, émérites sans doute, Clarke et Tournier, n'ont encore figuré sur aucun palmarès.

PAUL MEYAN.

NAZZARO

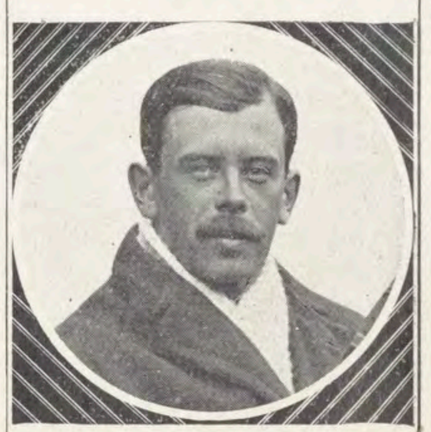
Le vainqueur du Grand Prix de 1907 conduira la première Nazzaro.

DE MORAES

Pilotera la troisième Nazzaro.

PORPORATO

Porporato, ex-mécanicien de Bablot, conduira la seconde Nazzaro.



GUINESS

Le vainqueur du Tourist Trophy pilotera une Sunbeam.

RESTA

Resta sera au volant d'une Sunbeam.

CHASSAGNE

Chassagne, comme l'an dernier, conduira une Sunbeam.

MARSAGLIA

Marsaglia conduira une Aquila-Italiana.

BERIA

Beria d'Argentina, pilote d'Aquila-Italiana.

CONSTANTINI

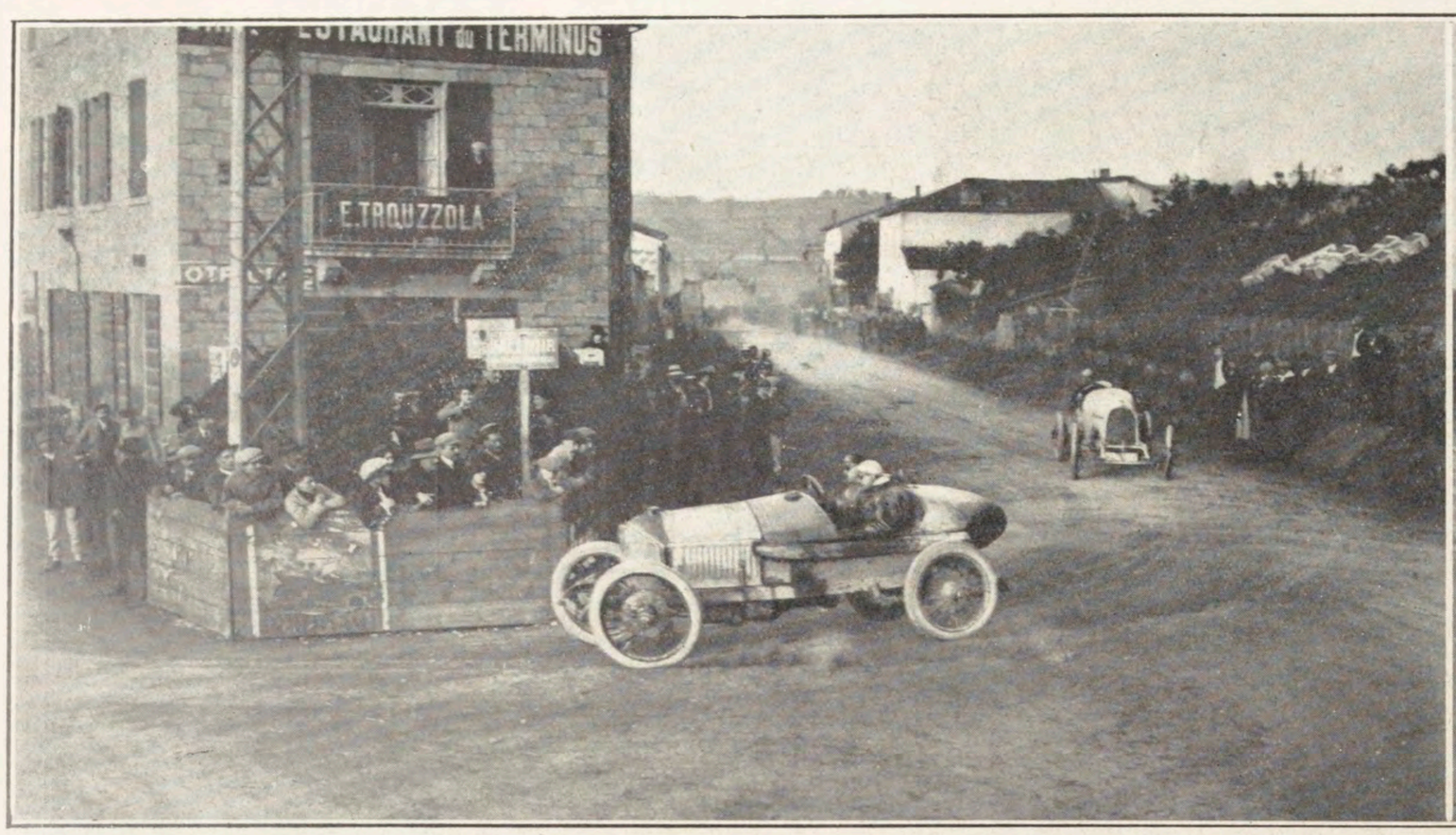
Constantini, fera partie de l'équipe Aquila.

ELSKAMP

Elskamp pilotera une des deux Nagant.

ESSER

Esser sera l'autre conducteur de Nagant.

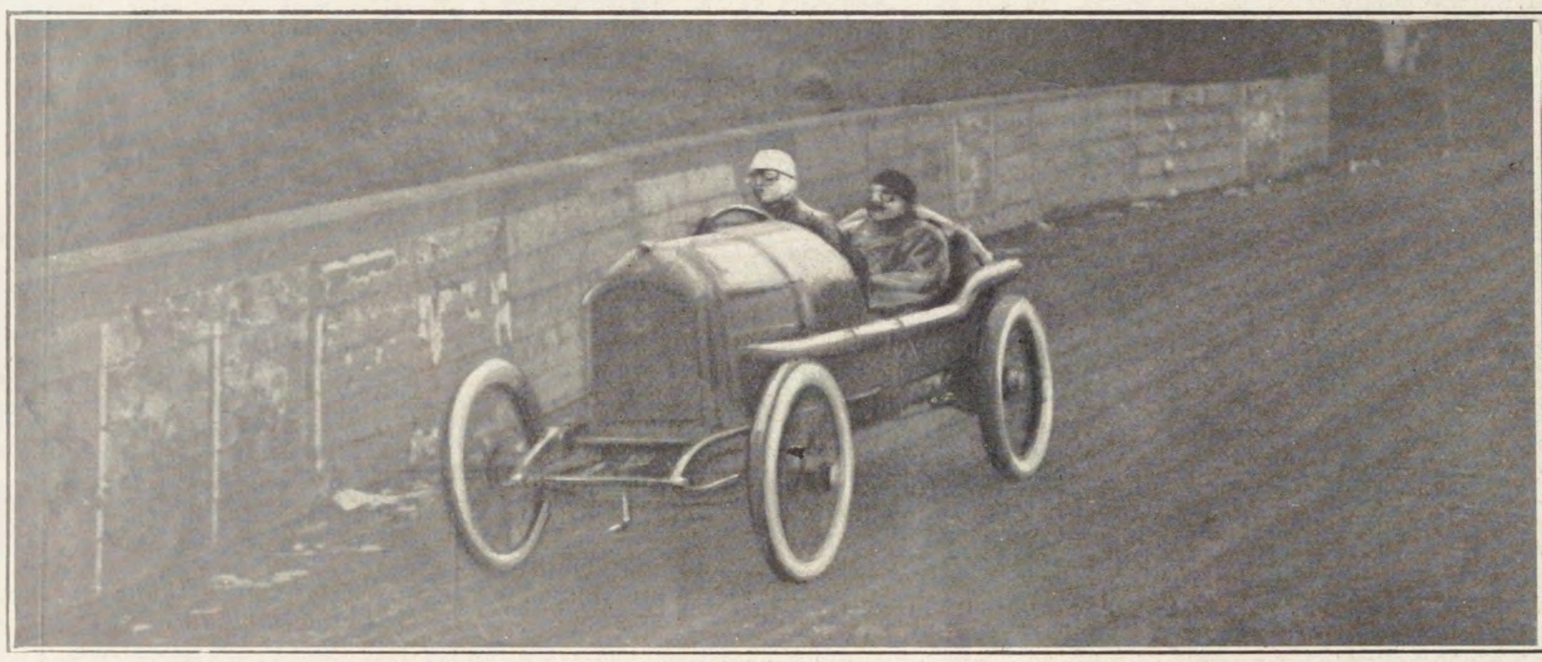


UN VIRAGE DE TOURNIER

Les voitures de la marque suisse Piccard-Pictet seront montées par Tournier (nº 11) qui partira à 8 h. 2 m. 30 s. et Clarke (nº 25) qui partira à 8 h. 6 m.

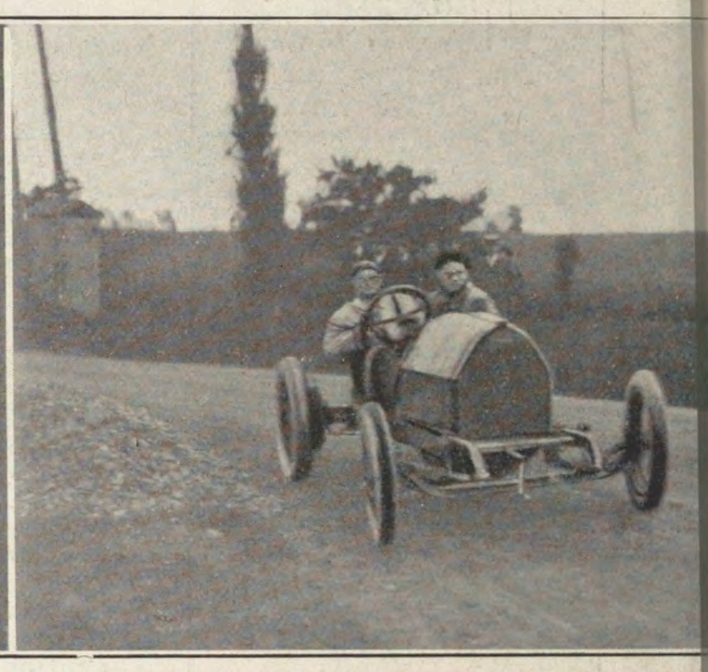
SAIL

La maison Mercédès s'annonce particulièrement red... tenschlager (nº 28), Sailer (nº 3)...



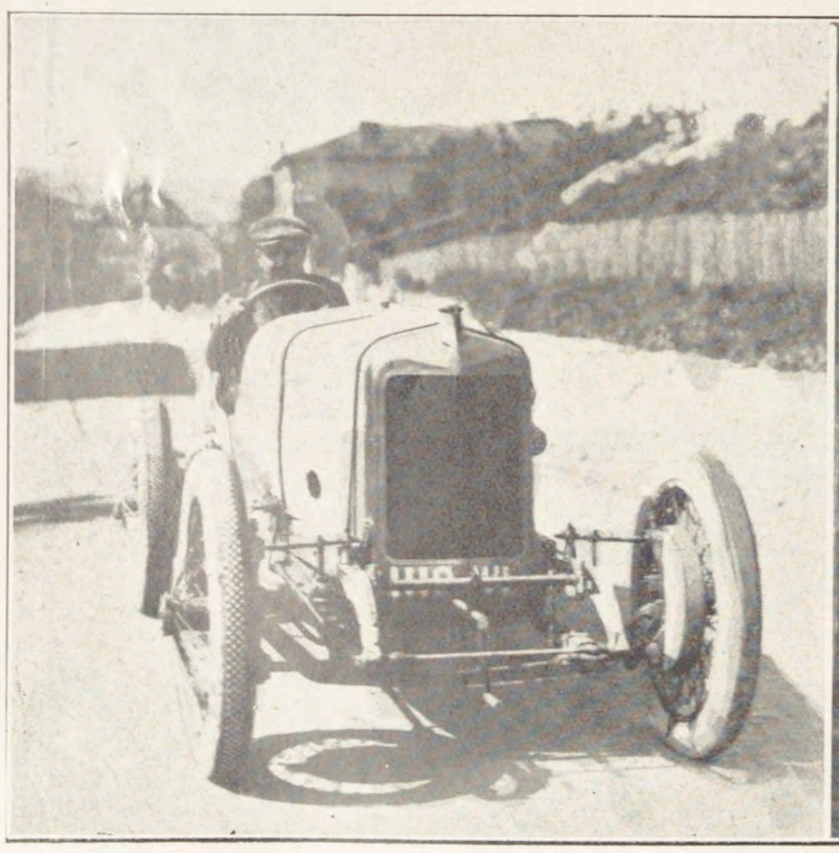
ESSER EN VITESSE

Esser qui jusqu'ici pilotait la Mathis dans le Grand Prix de l'A. C. F. sera au volant d'une Nagant (nº 3.) Elskamp (nº 17) pilotera l'autre voiture de la marque belge.



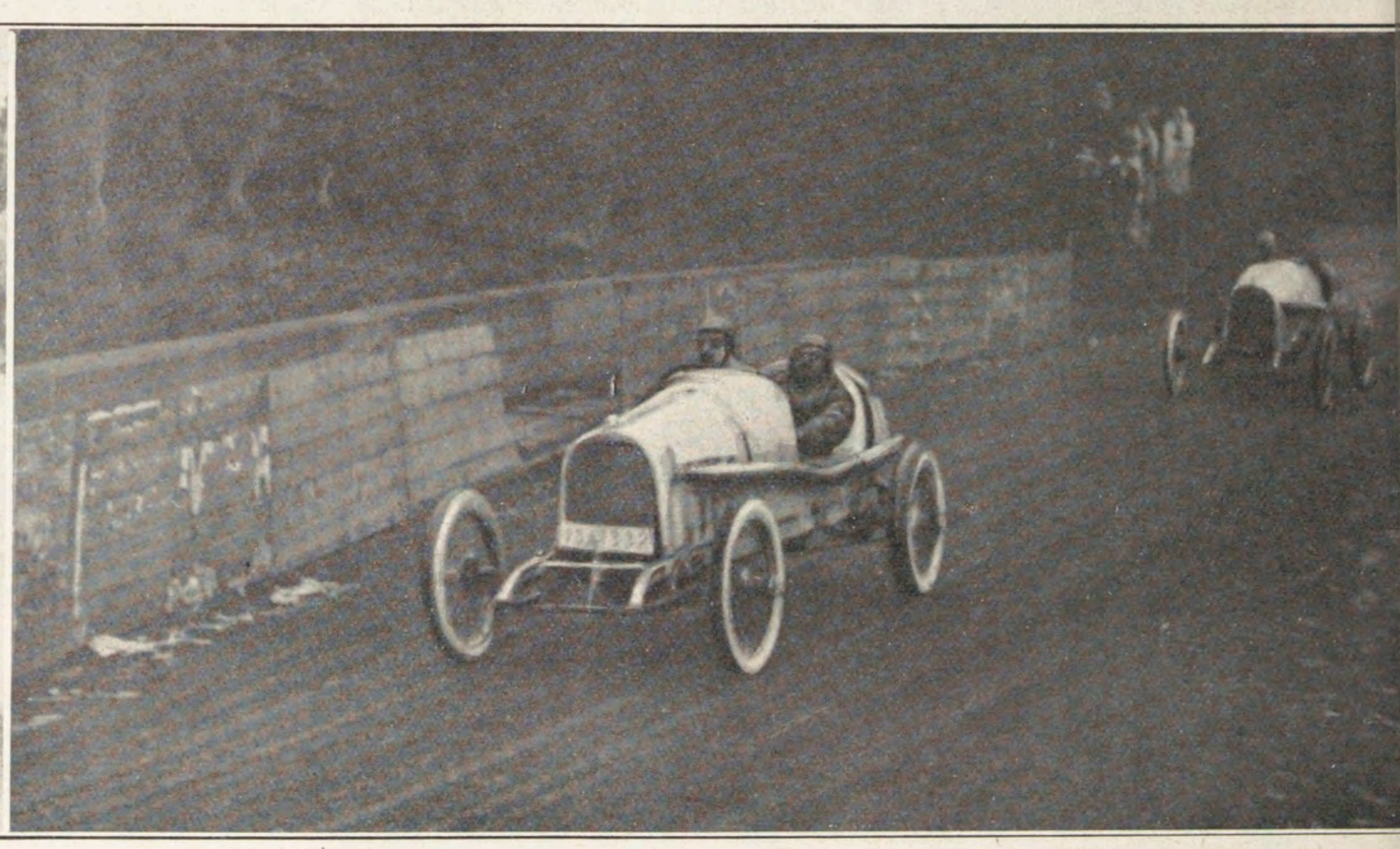
SCALES A

La marque Fiat qui remporta le Grand Prix ... dont la conduite sera confiée à Cagno (nº 13...



BABLOT

Bablot, l'un des triomphateurs des grandes épreuves pilotera une Delage (nº 9), de même que Guyot (nº 23) et Duray (nº 35).



BRECKHEIMER ET ERNSPMANN

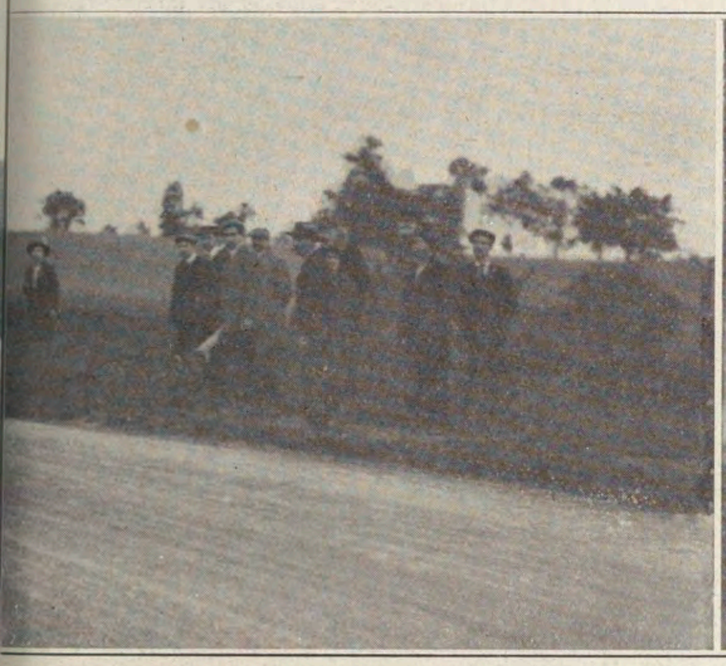
Breckheimer, Joerns et Ernspmann sont déjà familiarisés avec le Circuit de Lyon qu'ils ont essayé depui... longtemps et sur lequel ils ont obtenu de belles vitesses.

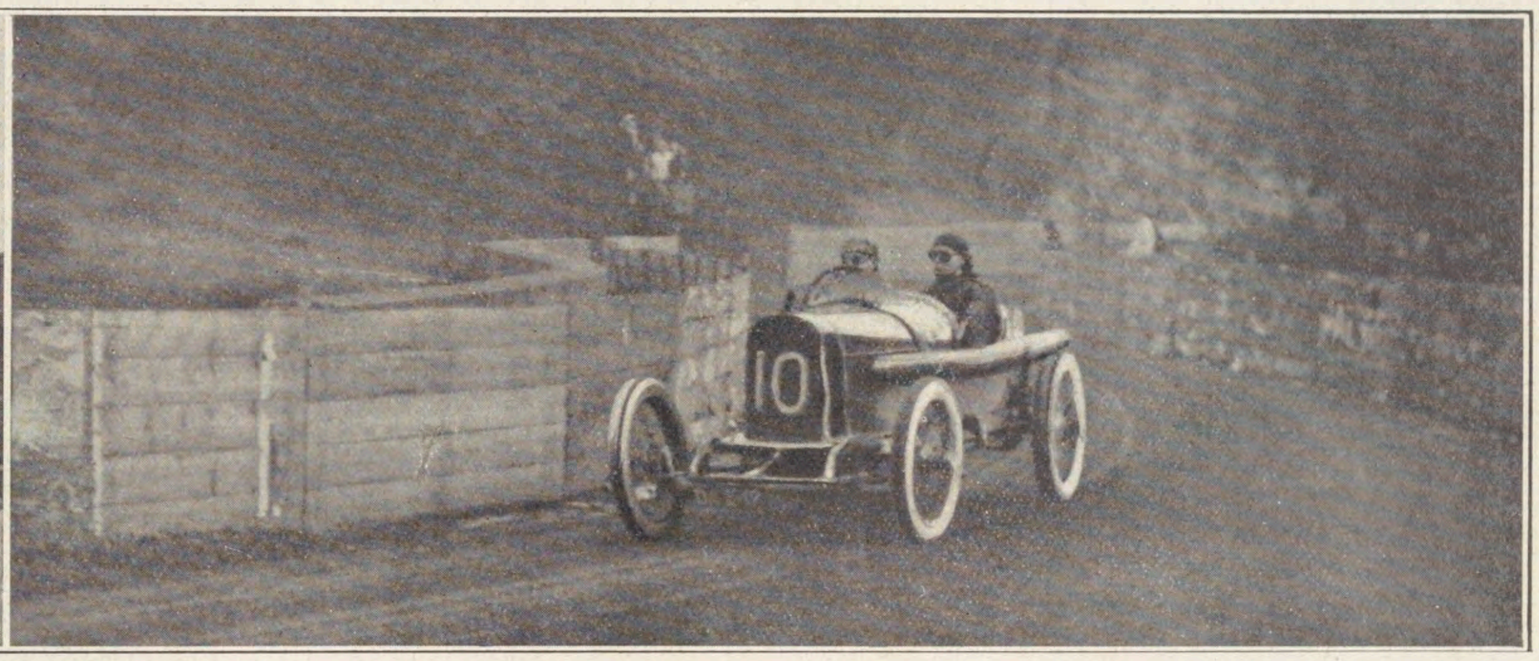
X ESSAIS

ble avec ses cinq concurrents : Wagner (n° 14), Lau-alzer (n° 40) et Pilette (n° 41.)

JOERNS SUR LE CIRCUIT

Joerns défendra les chances de la marque allemande Opel. Il aura le n° 30 et fera équipe avec Breckheimer (n° 2) et Ernspmann (n° 16.)



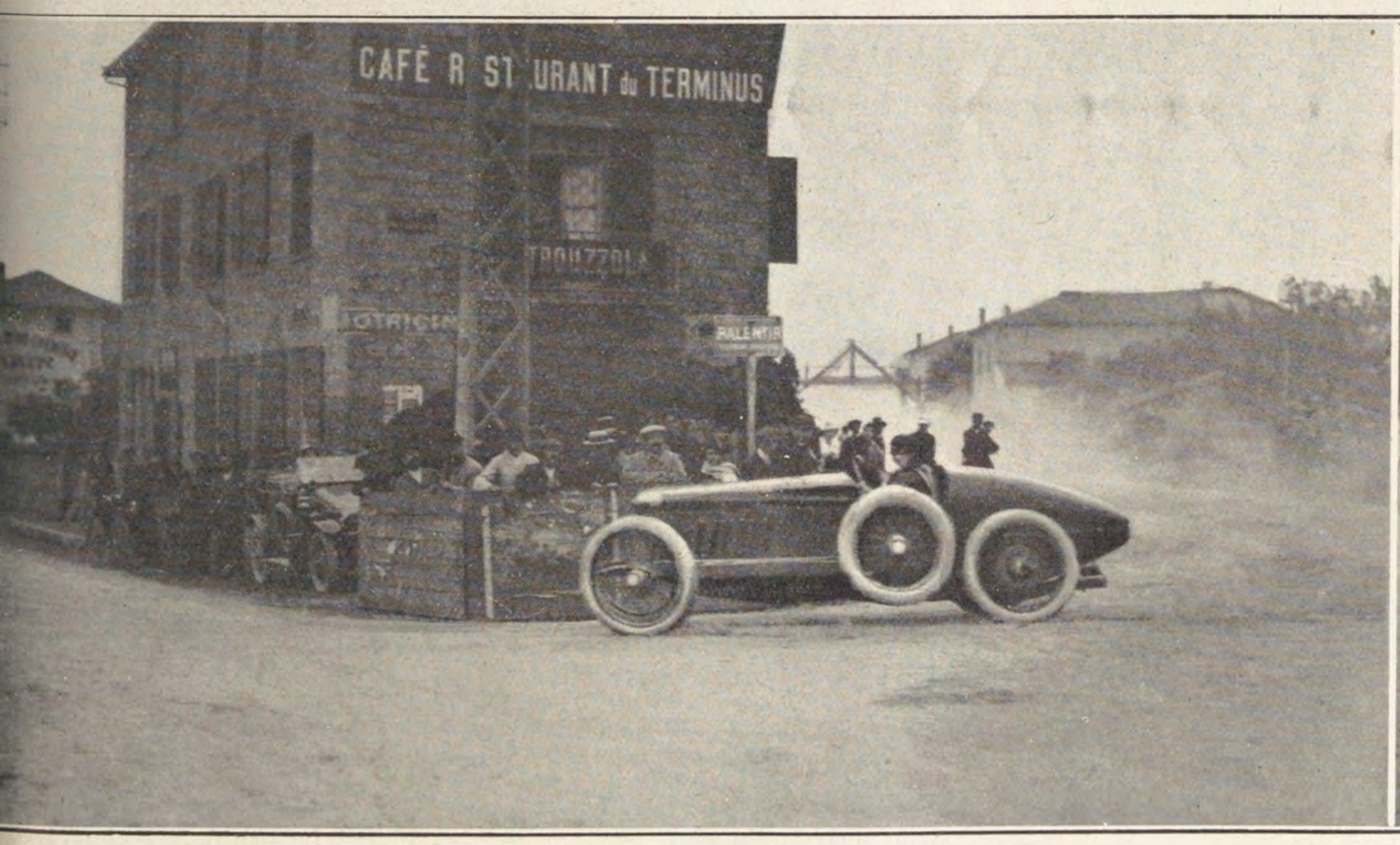


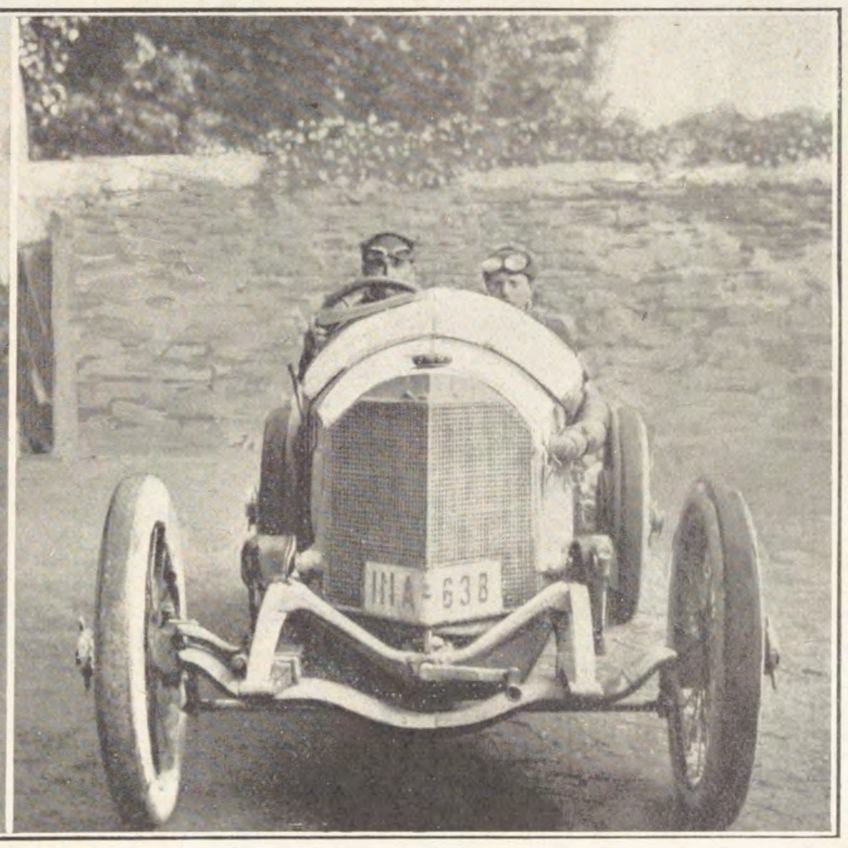
ENTRAINEMENT

'A. C. F. avec Nazzaro mettra en ligne trois voitures Fagnano (n° 27) et à Scales (n° 38).

CHASSAGNE VIRE SUR LE CIRCUIT

Chassagne qui s'est déjà classé aux places d'honneur dans le Grand Prix de l'A. C. F. pilotera la Sunbeam n° 10. Ses camarades d'équipe seront Lee Guiness (n° 24) et Resta (n° 36).



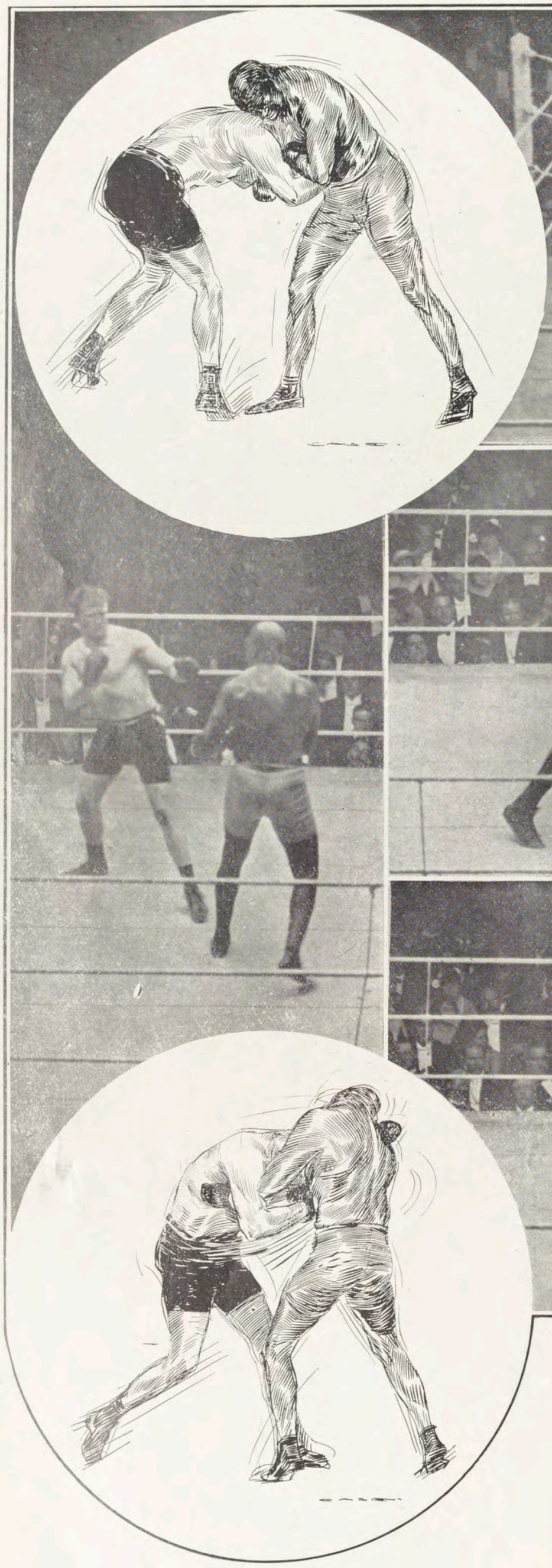


CAGNO AU VIRAGE

Cagno, l'une des plus anciennes gloires de l'automobile est décidé avec sa voiture Fiat, à marcher sur les traces de son compatriote Nazzaro, vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. de 1907.

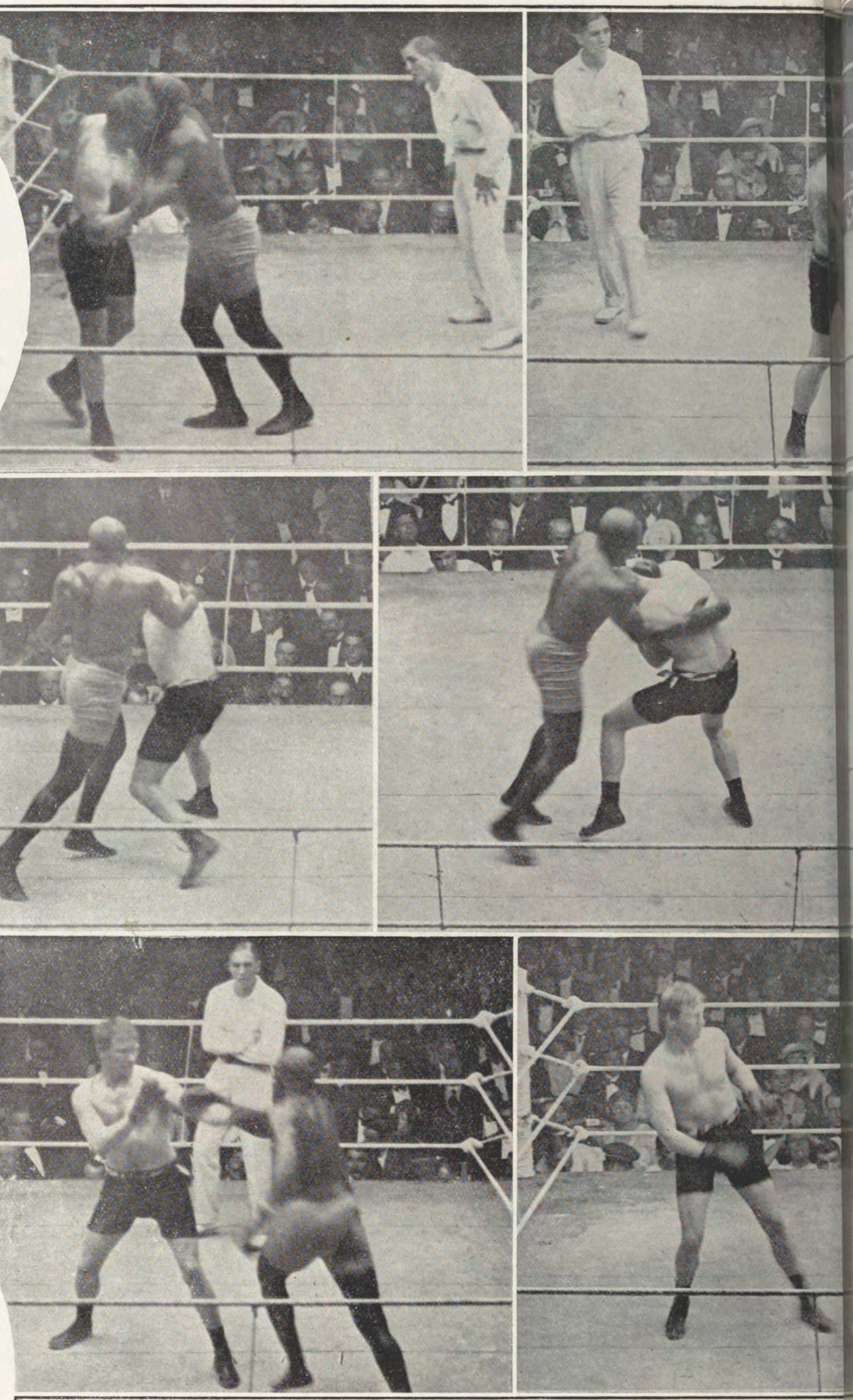
LAUTENSCHLAGER

Lautenschlager, 1er du Grand Prix de 1908, pilotera une Mercédès. Cette marque aura cinq représentants.



LES PHASES DU MATCH

Nous avons demandé au fameux dessinateur américain Casey de nous donner quelques croquis du match Moran-Johnson.

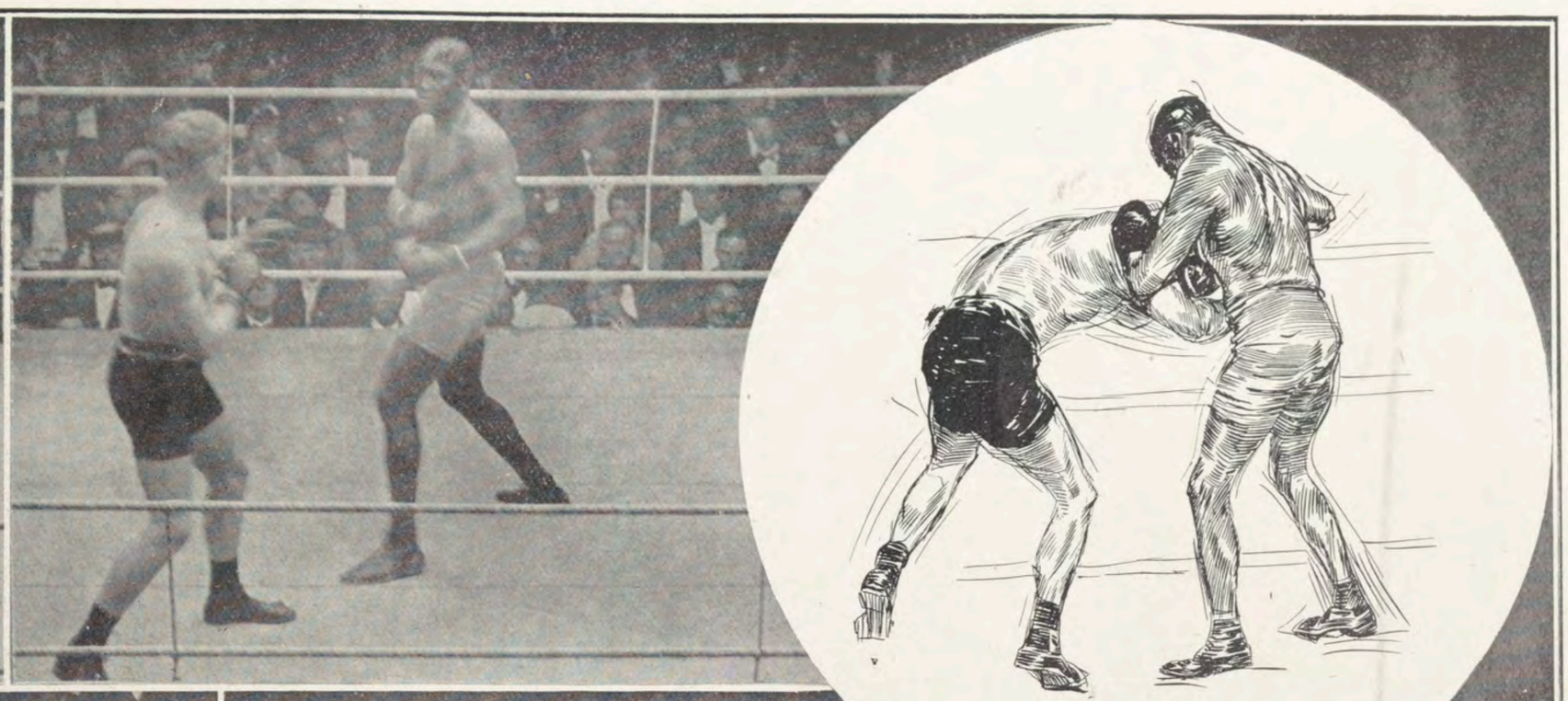


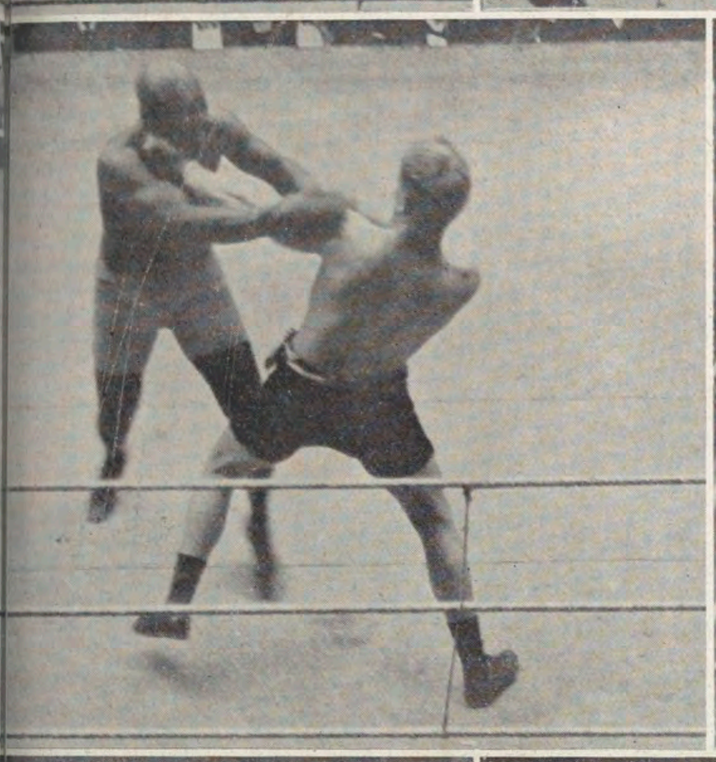
COMMENT JACK JOHS

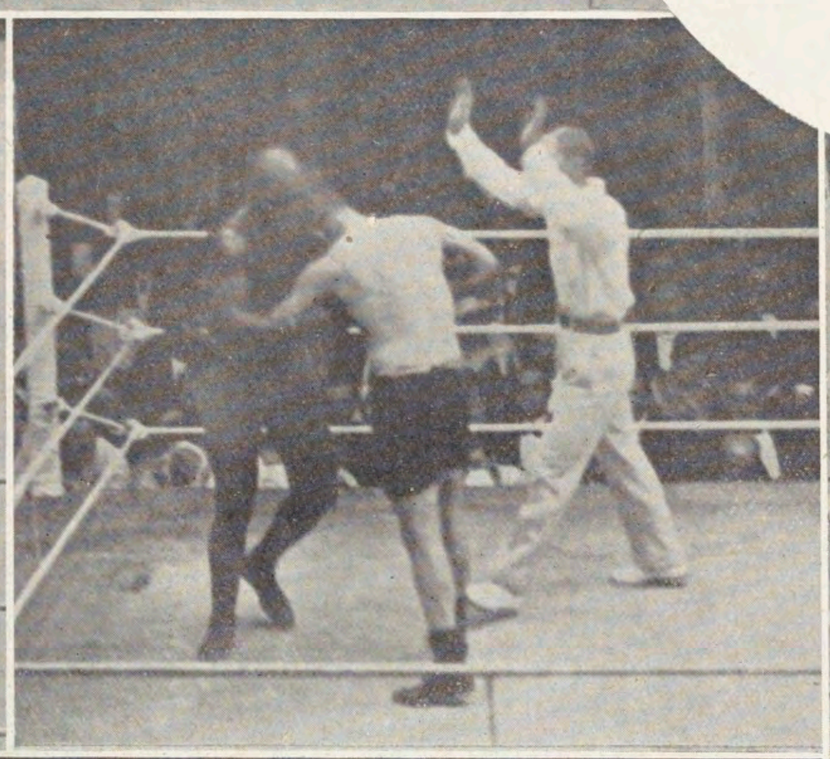
Le championnat du monde qui se disputa samedi dernier au Vélodrome d'Hiver, permit d'assister il ne faut pas boxer! Jack Johnson triompha, mais il n'est plus que l'ombre de lui-même;

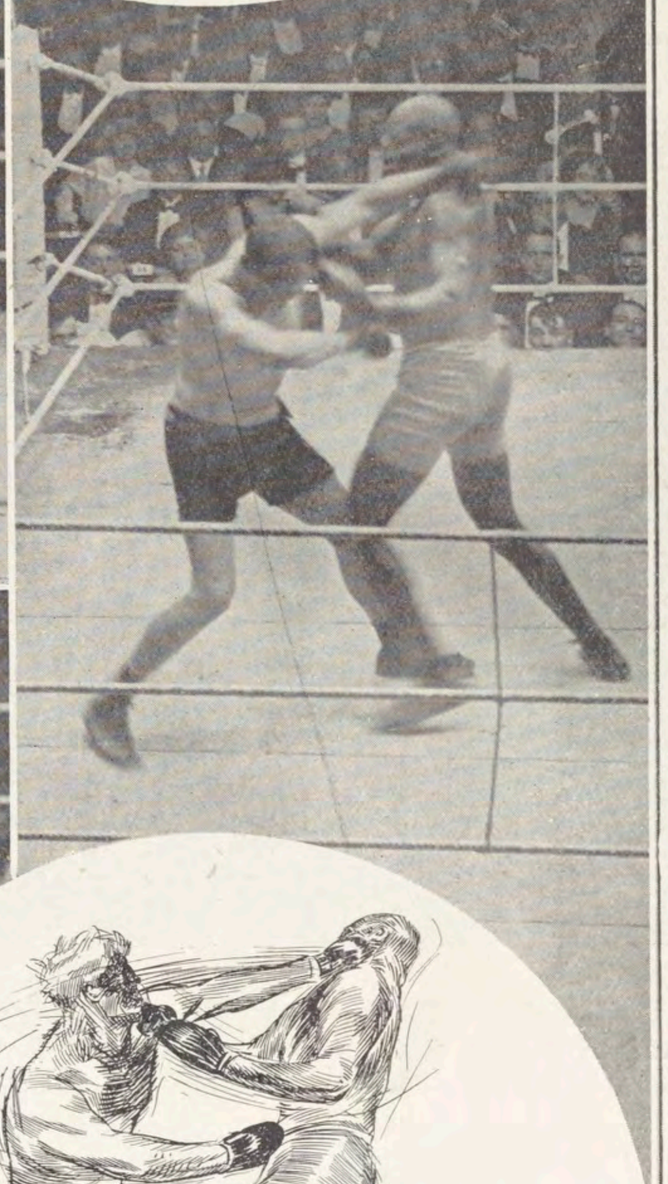
JACK JOHNSON, HÉLAS!

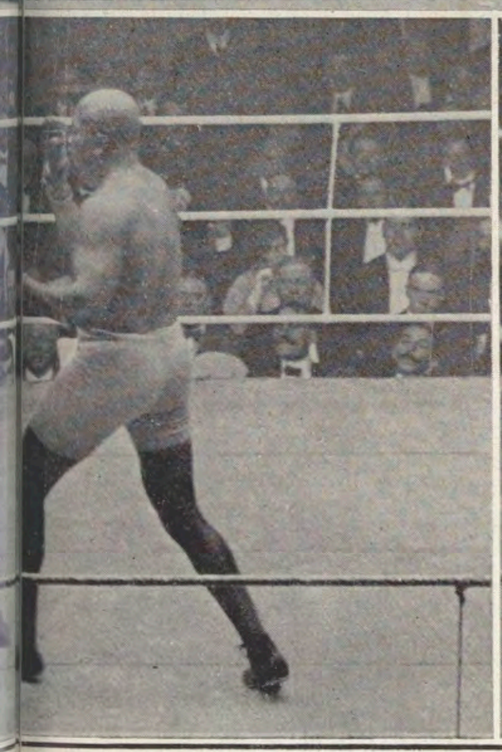
Jack Johnson a réussi à conserver son titre de champion du monde. La décision ne pouva être critiquée. Et celui qui fut le plus remarquable durant le match fut sans conteste le directeur combat, notre grand virtuose Georges Carpentier. Il arbitra à merveille, ne gênant ni les boxeu ni le public, il fut modeste et dut souffrir bien des fois en constatant qu'avec des gants on pouva arriver à faire un travail aussi vilain que celui qui nous fut infligé pendant une heure! Ce fut ce tainement une rencontre de championnat du monde, mais non de champions du monde. Le Ja Johnson qui parut dans le ring était un être mou, plein de graisse, sans aucune science, lutta plus qu'il ne cherchait à boxer, ne possédant qu'un coup, l'uppercut à la sortie des clinches, ma quant de souffle et n'ayant aucune précision. Il est déchu, ce n'est point douteux, mais je ne pu croire qu'il ait jamais été un véritable boxeur. Un vrai boxeur, même à 50 ans, donne encore l'i pression de savoir en quoi consiste les principes élémentaires du noble art. Regardez Fitzsimmon regardez Kid Mac Coy, regardez Willie Lewis. Certes, ils ne sont plus ce qu'ils furent, mais s'

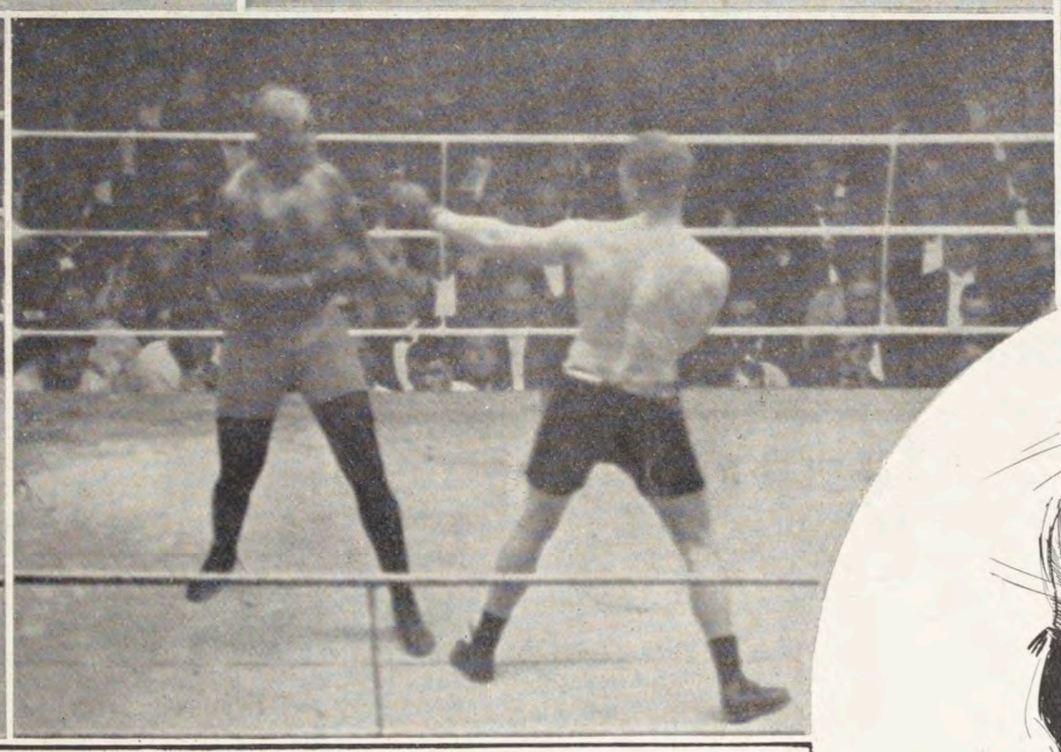


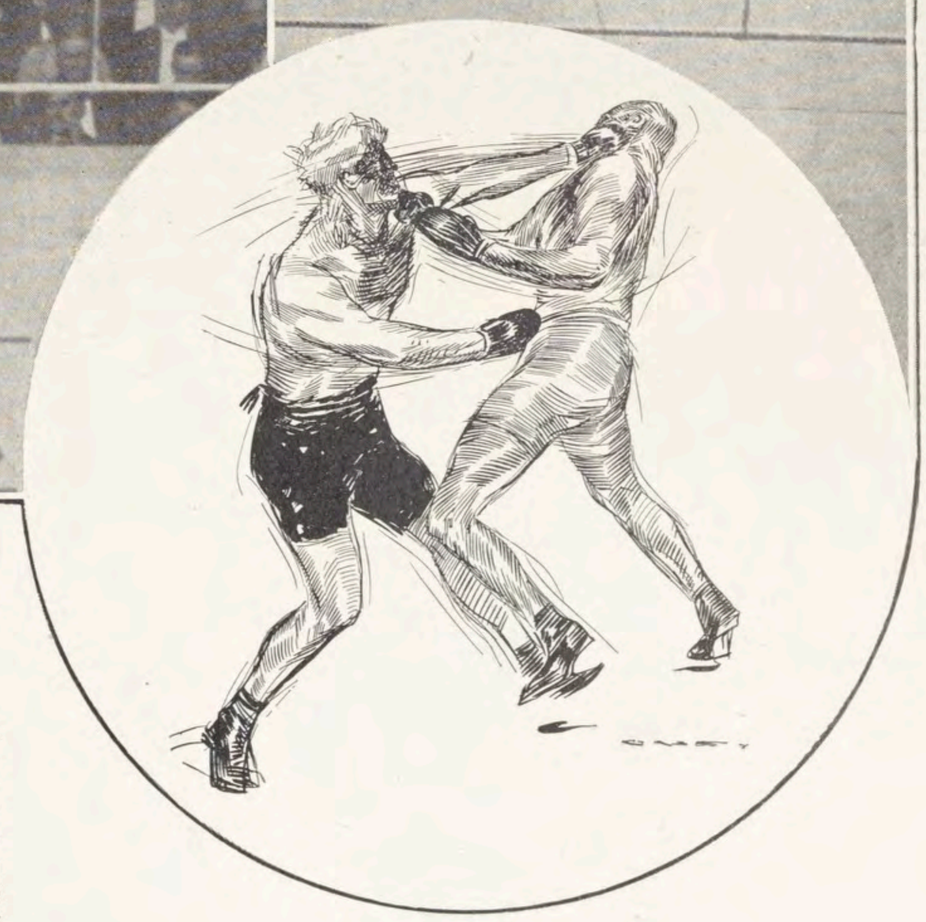












TITIT FRANK MORAN

ontre particulièrement monotone et à une démonstration d'une méthode assez singulière : comment nk Moran, il donne l'impression de ne jamais devoir devenir même l'ombre d'un boxeur.

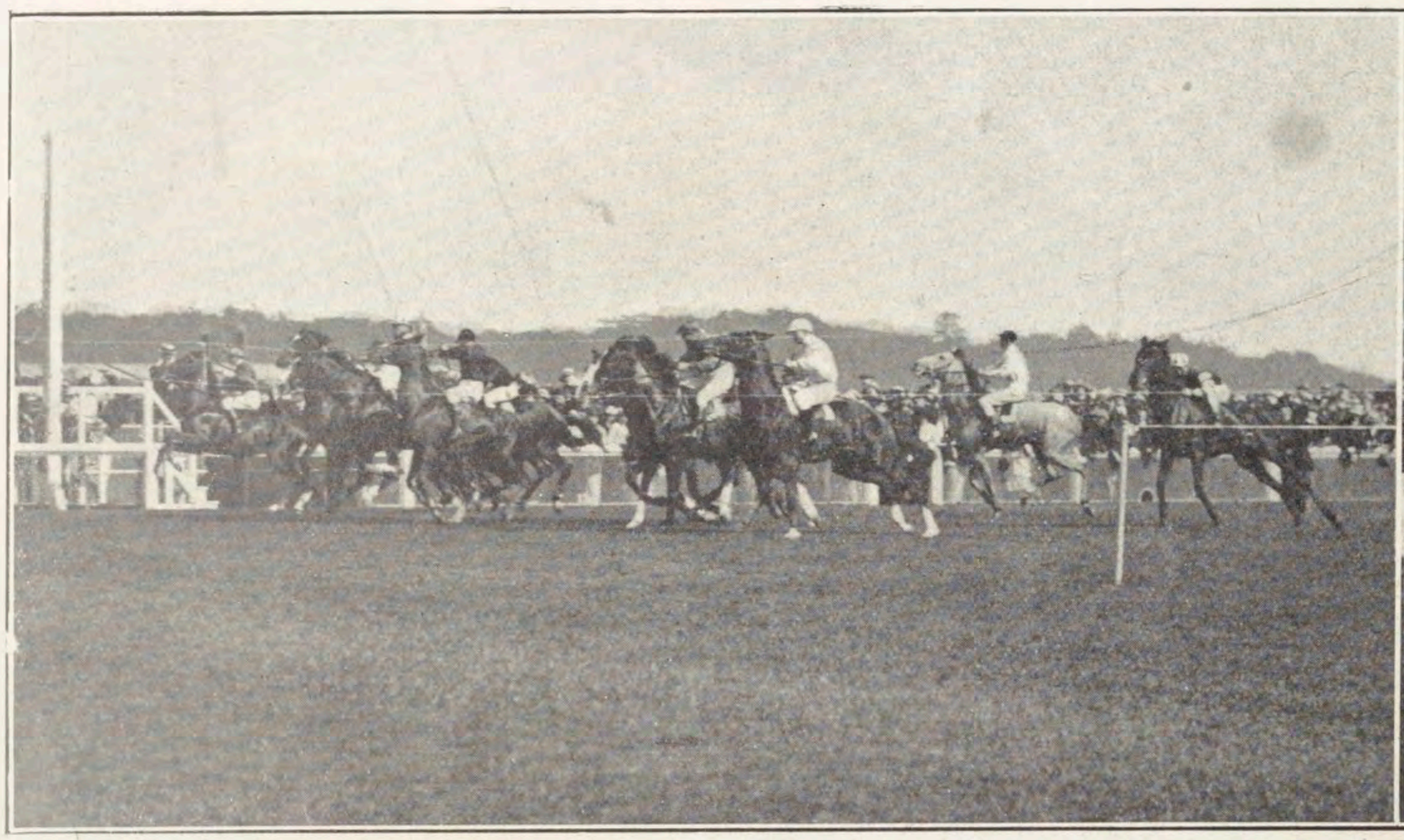
CHAMPION DU MONDE.

ttent des gants, ils savent se servir de leurs poings. Jack Johnson, lui, ne semble pas avoir la indre notion de la science et de l'adresse. Il sourit niaisement pour montrer sa mâchoire dorée. a confiance en son endurance et en sa puissance,c'est tout. C'est un homme qui peut user un adver-re, mais il est incapable de le mettre knock-out avec beauté. Il opère de violents massages sur bras afin de les endolorir et de leur enlever leur force. Il abuse des corps à corps oú il profite de n poids, et c'est tout. Telle est sa méthode ! On conviendra que c'est peu pour un champion du nde. Quant à Moran, il n'a pas l'étoffe d'un boxeur de classe. Le match était celui d'un homme i ne sera jamais champion avec un champion qui n'aurait jamais dû l'être. Si Carpentier pesait q kilos de plus, il jouerait avec Johnson comme fera Sam Langford. Le nègre a prouvé qu'il urpait un titre auquel il n'a pas droit et auquel il n'a jamais dû avoir grand droit. Bientôt, il sera ligé de l'abandonner et son passage sur le palmarès des championnats du monde ne laissera dans sprit de tous les vrais sportsmen que le souvenir d'un mauvais rêve.

JACQUES MORTANE.

CROQUIS DU COMBAT

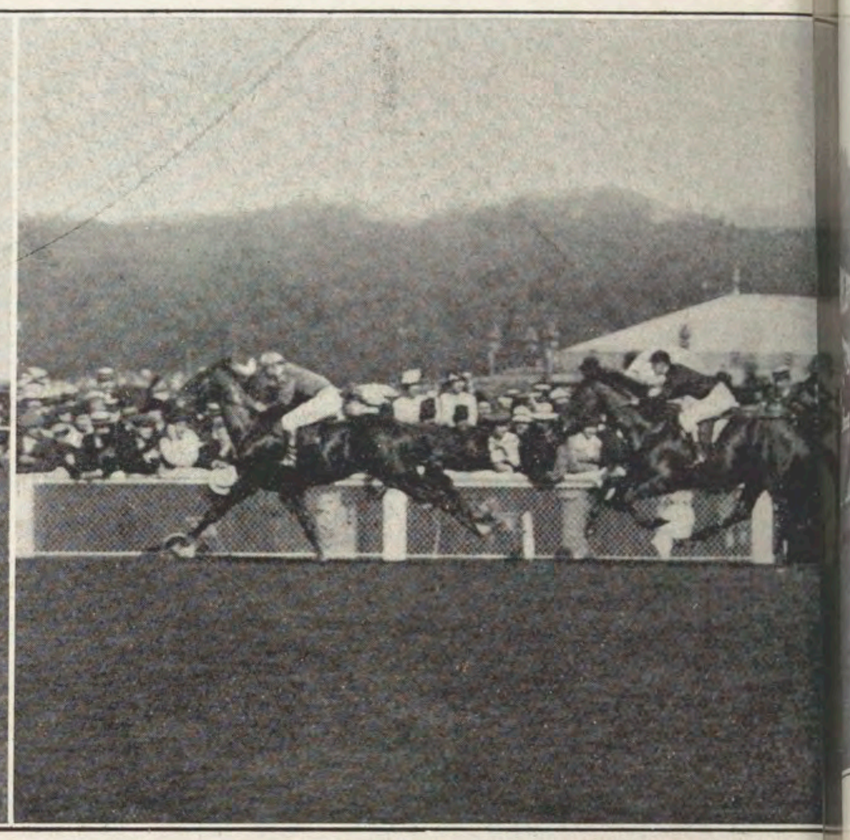
Les croquis du maître Casey donnent, mieux que la photographie, l'impression de ce que fut le combat, confus et monotone.



La Farina Durbar Sardanapale Gué du Roi Rikuit Ardee

LE DÉPART DU GRAND PRIX

Le départ a été donné dans d'excellentes conditions aux douze concurrents. La Farina qui était à la corde, a pris immédiatement le commandement.



La Farina Saccharose

LE PREMIER PASSAGE

La Farina menait légèrement détaché devant Saccharose, Sa[illegible] Ardee et Rikuit. Au tournant du mou[illegible]

La Farina Saccharose Sardanapale Durbar

L'ENTRÉE DE LA LIGNE DROITE

Dans le tournant, Sardanapale qui avait dépassé Durbar dans le bas de la descente, se rapproc[illegible]it encore. Il entrait dans la ligne droite immédiatement après La Farina et Saccharose.

La Farina Sardanapale

LES CONCURRENTS AU PASSAGE

Un peu avant le pavillon, O'Neill demandait à La Farina un sérieux effo[illegible] et attendait le moment opportun pour attaquer LaFarina. Les auts[illegible]

SARDANAPALE APRÈS SA VICTOIRE

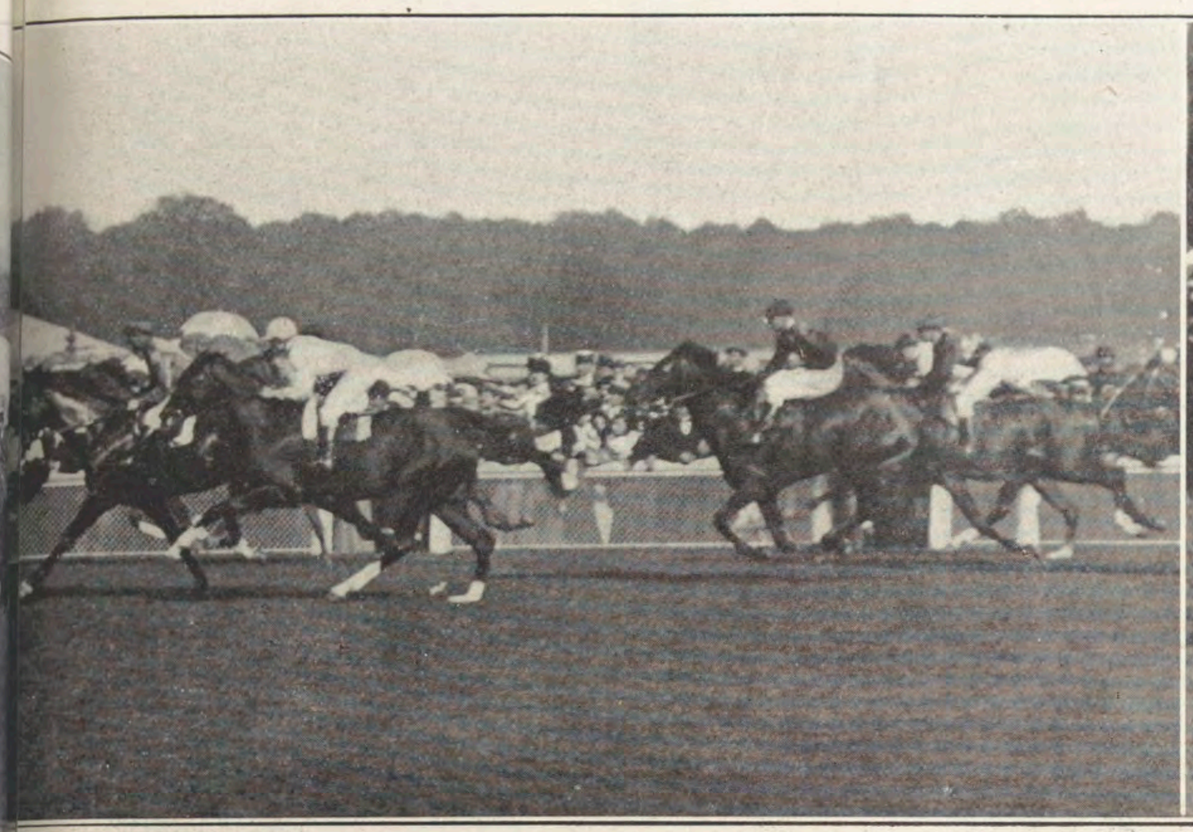
Sardanapale est reconduit dans l'enceinte des balances par son propriétaire, M. de Rothschild.

SARDANAPALE GAGNE L[illegible]

Nous avons assisté dimanche à un Grand Prix inoubliable, à un Grand Prix dont on parlera dans quelque vingt ou trente ans comme on parle aujourd'hui du Grand Prix de 1881 et de l'arrivée fameuse où l'on vit aux prises Foxall et Tristan. Les deux cracks et leurs deux jockeys Fordham et F. Archer, firent merveille, mais Sardanapale et La Farina, Stern et O'Neill ne furent pas moins extraordinaires. Sardanapale nous a déjà valu quelques beaux spectacles : sa course contre Le Grand Pressigny dans le Critérium de l'an dernier, et celle qu'il a fournie plus récemment contre La Farina dans le Prix Lupin, compte parmi les plus émouvantes que nous ayons vues durant ces dernières années. Dans les deux occasions la partie fut jouée avec une rare franchise, et les exclamations éclatèrent. Mais je n'ai pas souvenir d'un enthousiasme pareil à celui qui accueillit les deux lutteurs de dimanche à leur rentrée au pesage. L'enceinte des balances était en effervescence. Et vraiment il y avait de quoi.

Je laisse de côté la solennité de l'occasion, et l'importance de l'enjeu qui aident évidemment un peu à l'émotion. Je ne parle pas non plus de la certitude qu'on avait d'avance que les deux meilleurs chevaux de l'année étaient là et qu'il se jouait entre eux une partie capitale et décisive. Tout cela mis à part, la cou[illegible] fut merveilleuse. On était assez curieux de voir que[illegible] tactique allait employer La Farina : suivre et attend[illegible] C'était donner trop beau jeu à l'adversaire. D'après[illegible] qu'on avait vu jusque là, Sardanapale était plus bi[illegible]lant, et probablement plus vite que lui, mais peut-êt[illegible] moins résistant et moins tenace. Aller de l'avant s[illegible] 3.000 mètres comme il l'avait fait sur 2.200 ? C'ét[illegible] bien audacieux. Il fallait pour risquer l'aventure [illegible] cheval d'une trempe exceptionnelle. C'est cette dernie[illegible] tactique qu'O'Neill a adoptée. Il a filé en tête dès[illegible] signal et on a compris de suite qu'on allait assister[illegible] un spectacle exceptionnel. Il n'y a guère d'exemp[illegible] d'un Grand Prix aussi simple. Il n'y a eu jusqu'[illegible] bas de la descente que quatre chevaux en course : [illegible] Farina qui menait, Saccharose qui était derrière l[illegible], et Durbar qui venait à deux longueurs derrière S[illegible]charose suivi de près par Durbar. La descente terr[illegible]née, il n'y en eut plus que deux : La Farina et Sard[illegible]napale.

L'unique péripétie qui s'est produite pendant la p[illegible]mière partie du parcours, c'est un changement [illegible] vitesse. La Farina qui tout d'abord allait d'un tra[illegible] soutenu, mais qui n'avait rien d'excessif, a démarré br[illegible]quement et forcé l'allure à la porte de Boulogne. S[illegible]



Sardanapale Gué du Roi Listman

VANT LES TRIBUNES

bale, Durbar, Gué du Roi, Alerte VI, Le Corsaire, le Grand Pressigny, Moléli, Listman, Farina précédait Saccharose, Durbar, Gué du Roi et Sardanapale.

Durbar La Farina

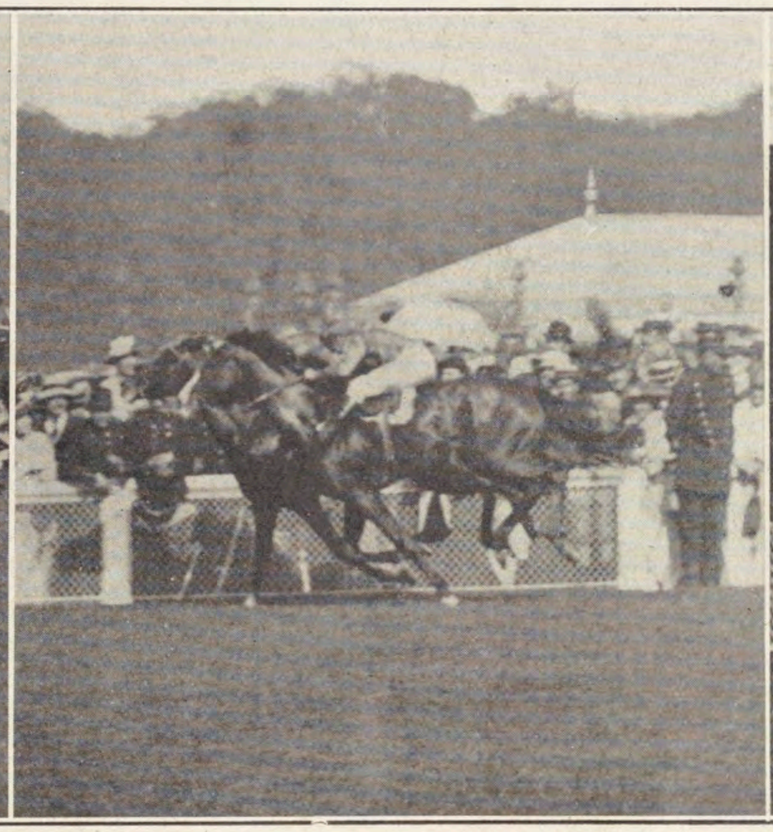
APRÈS LE PETIT BOIS

Dans la montée, il n'y avait aucun changement. Dans la descente, O'Neill qui montait La Farina accentuait l'allure.

Durbar

VANT LE PAVILLON

rn, en selle sur Sardanapale, ne se laissait pas distancer currents étaient complètement lâchés.



SARDANAPALE ARRIVE SUR LA FARINA

A 150 mètres du poteau, Stern poussait Sardanapale qui arrivait à la hauteur de La Farina.

L'ENCOLURE DÉCISIVE

Un peu avant la fin, Sardanapale prenait une encolure à La Farina et conservait cet avantage jusqu'au poteau.

RAND PRIX DE PARIS

rose a réussi à se maintenir non loin de lui, mais tervalle qui séparait les deux premiers de Durbar et Sardanapale s'est sensiblement élargi. Mais pour peu temps. Sardanapale refait progressivement du rain, et au dernier tournant, il arrive sur les talons La Farina. Saccharose à ce moment, et Durbar ne nptent plus. C'est alors que s'engage ce match mérable, durant lequel les deux jockeys rivalisent nergie et d'adresse. Tout d'abord Stern laisse son eval à la corde, derrière La Farina, le ménageant le s possible. Au milieu de la ligne droite il l'amène à e demi-longueur de l'adversaire, qu'il a l'air à ce ment de dominer. Mais O'Neill qui avait ménagé elques ressources pour finir, les utilise; son cheval ond à son appel énergique, et Sardanapale, tout en maintenant à la croupe de son rival, ne le domine us. On se demande s'il sera capable d'un dernier ort. Aux dernières tribunes, Stern le lui demande il le donne bien généreusement. En deux foulées, il ive à la hauteur de La Farina, le dépasse et malgré e énergique défense de celui-ci gagne d'une encolure. Tout ce que nous avons dit précédemment sur l'aptie des deux rivaux se trouve vérifié. La Farina st étendu de bout en bout dans son action, et c'est meilleure chance qu'il avait de gagner. On a dit qu'en assurant ainsi le train lui-même à cette allure il s'était mis en état d'infériorité. Ce n'est pas tout à fait exact.

La tâche était extrêmement sévère, c'est certain. La façon dont il s'en est tiré est l'indice d'un mérite tout à fait exceptionnel. Mais cette infériorité, est pour ainsi dire une infériorité de valeur, puisqu'il ne peut en aucun cas jouer sa partie autrement sans diminuer ses chances. En attendant, ou en allant moins vite, il donnait un avantage de plus à Sardanapale, qui, selon toute vraisemblance, l'aurait alors battu plus facilement.

C'est la dixième fois, en 51 ans, que nos deux courses classiques, Derby et Grand Prix, sont gagnées par le même cheval. Avant Sardanapale, ce double event avait été réussi par Boïard, Salvator, Frontin, Little Duck, Stuart, Ragotsky, Perth, Ajax et Finasseur.

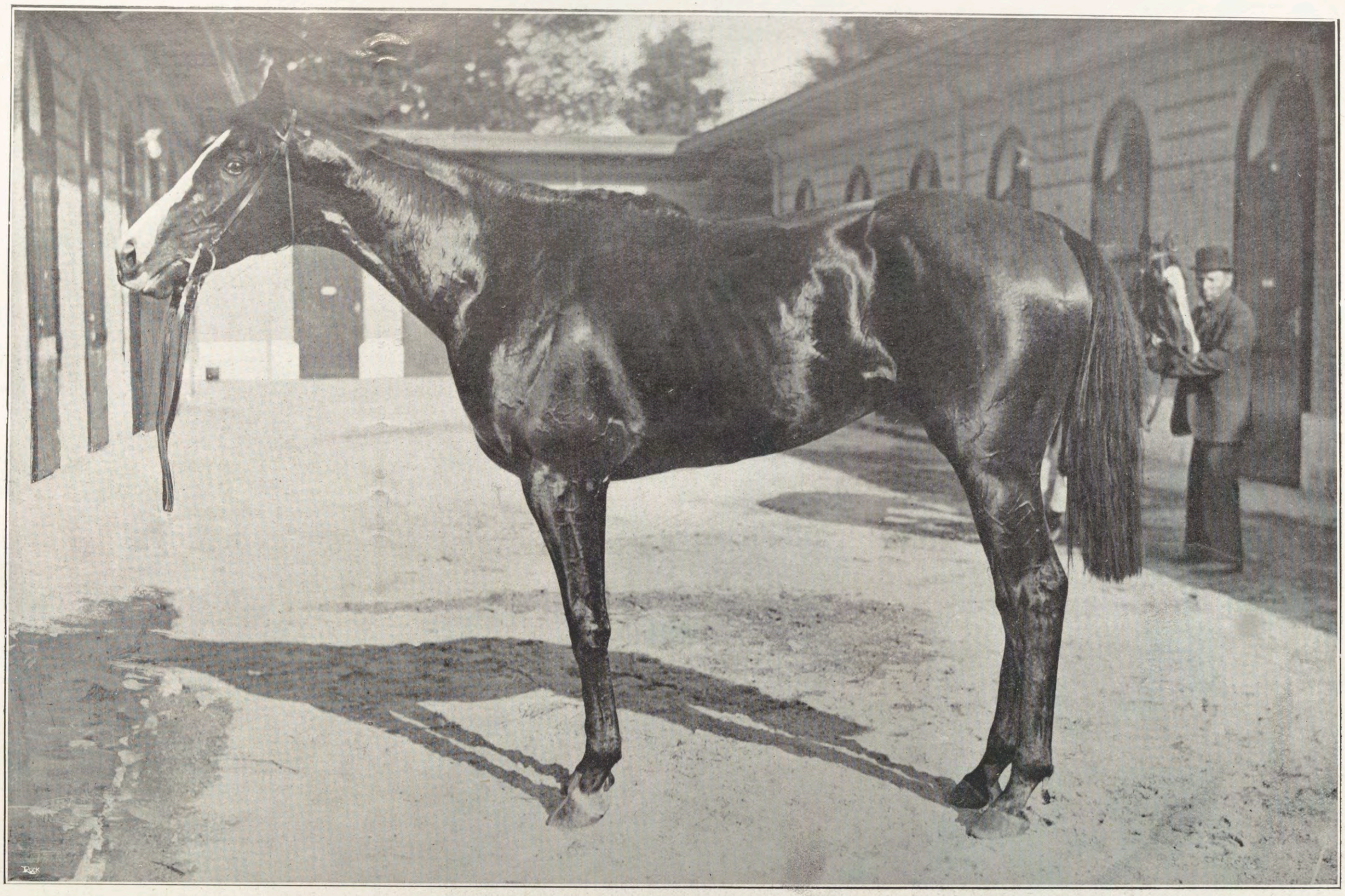
Le montant des sommes gagnées par Sardanapale s'élève actuellement à 836.525 francs. C'est la plus forte somme dont un trois ans ait été crédité en France à cette époque de l'année.

Un autre record battu par le fils de Prestige est celui de la durée : il a mis 3 m. 11 s. 1/5 pour parcourir la distance du Grand Prix. Avant lui, Brûleur avait fait 3 m. 13 s. 2/5 et Northeast 3 m. 14 2/5.

STUART.

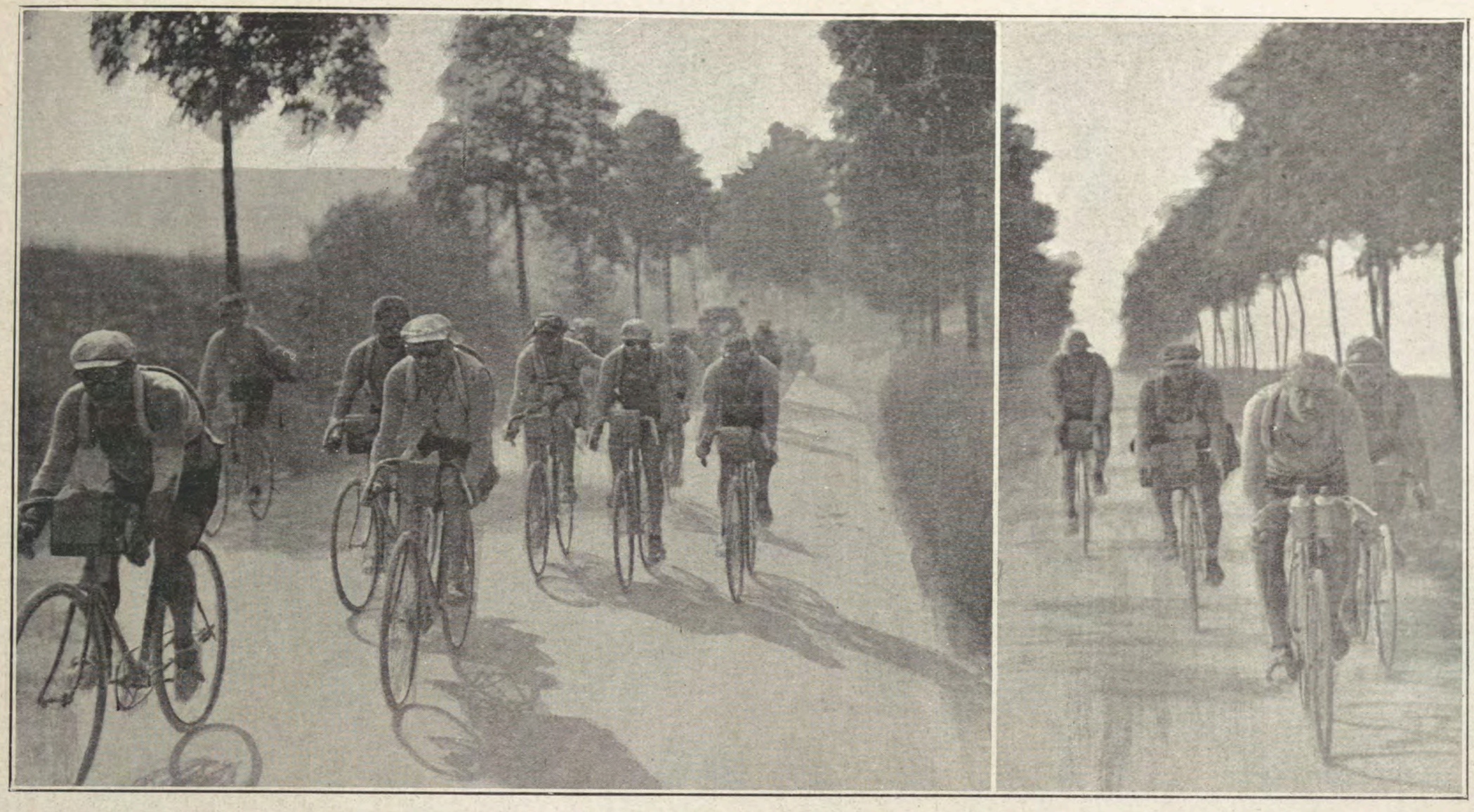
LA FARINA

La Farina, le second du Grand Prix de Paris, monté par O'Neill, a fait une admirable course.



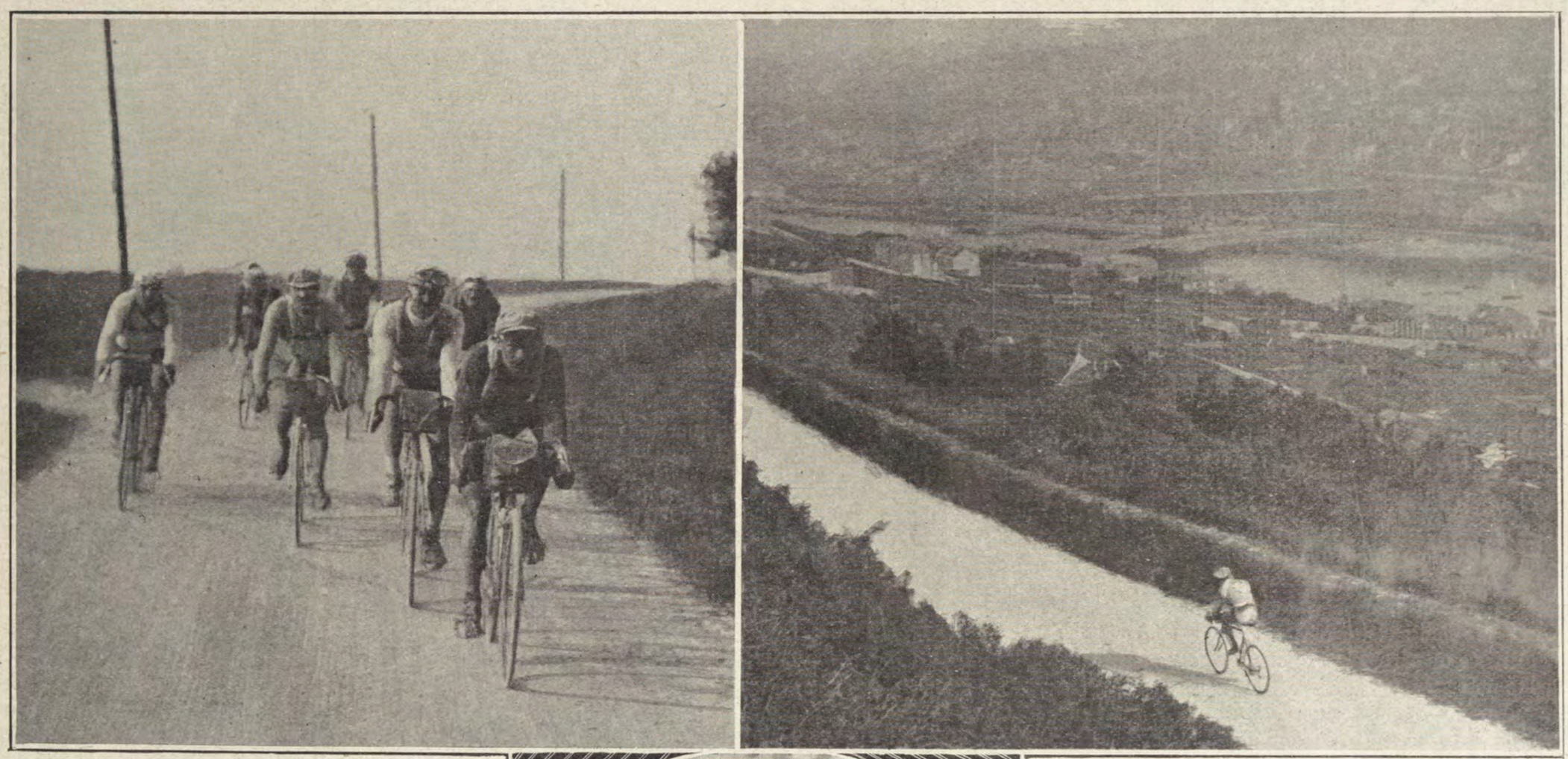
SARDANAPALE, LE VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE PARIS

Sardanapale, renouvelant sa victoire du Derby de Chantilly, a triomphé dimanche dernier dans le Grand Prix de Paris. Le fils de Prestige et de Gemma a établi d'une façon définitive sa supériorité sur tous les chevaux de sa génération. Le total des sommes gagnées par lui s'élève actuellement à 836.525 francs, total dans lequel le Grand Prix entre pour 358.100 francs. Sardanapale a battu le record du temps du Grand Prix qui était de 3 m. 13 s. 2/5 et qui appartenait à Brûleur, le vainqueur de l'an dernier. Il a couvert en effet les 3.000 mètres en 3 m. 11 s. 3/5. La Farina, le second, bat également le record de Brûleur. Sardanapale appartient au baron Maurice de Rothschild qui avait déjà remporté le Grand Prix de Paris en 1909 avec Verdun. Il était monté par Georges Stern, le jockey de deux précédents vainqueurs du Grand Prix : Ajax en 1904 et Brûleur en 1913. Une grande part du succès de Sardanapale revient à son habile entraîneur d'Okhuysen.



LE PELOTON APRÈS MOREUIL

Les coureurs furent fortement gênés par la chaleur et la poussière. Aussi s'étaient-ils tous munis de lunettes d'automobiles pour résister. On reconnaît sur le cliché de gauche Deman, Crupelandt, Engel, Petit-Breton, Thys, Lapize, Léon Georget, et sur celui de droite Léon Buysse en tête du second peloton.



AVEC LES ISOLÉS

(Clichés de notre envoyé spécial.

Comme l'année dernière, nous faisons suivre, de bout en bout, le Tour de France par un de nos reporters photographes. Nous donnerons ainsi chaque semaine la cinématographie complète de la grande épreuve. — A gauche, Deloffre et le second peloton avant Royancourt. — A droite, la descente de Fécamp.

LA PREMIÈRE ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE.

La première étape du Tour de France se disputait sur le parcours Paris-Le Havre, soit 388 kilomètres. Elle revint à Thys, vainqueur du Tour de France de 1913, sur bicyclette Peugeot. Il accomplit le trajet en 13 heures 18 m. 28 s., soit à 29 km. 172 à l'heure. L'arrivée se fit en peloton. Onze hommes se trouvaient ensemble. Presque tous les champions sont parmi les leaders, aucun ne se trouve sérieusement handicapé. Parmi les principaux, citons le classement de Garrigou, Mottiat, Deman, Emile Georget et Lapize qui sont dans le premier peloton, d'Egg et Defraye (13 h. 21 m, 49 s.), de Faber, Buysse, Petit-Breton (13 h. 24 m. 49 s.), de Brocco (13 h. 39 m. 52 s.) d'Engel (13 h. 49. m. 53 s.), etc.

PHILIPPE THYS

Thys, gagnant du Tour de France de 1913 et de la première étape de 1914, sur bicyclette Peugeot.

NOTRE CONCOURS DU TOUR DE FRANCE

Le dernier délai pour la réception des réponses du Concours organisé par la Vie au Grand Air *et le* Comptoir général des Freins de Cycles Ltd *est expiré depuis le 28 juin. Nous avons fait procéder, en* présence du jury de contrôle, *à la mise sous scellés, par un officier ministériel, des nombreuses solutions qui nous sont parvenues.*

CARACTÉRISTIQUES DES VOITURES DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

VOITURES	CONDUCTEURS	Nos de départ	MOTEUR	CARBURATEUR	EMBRAYAGE	BOITE DE VITESSES	TRANSMISSION	POIDS à vide	RÉGIME de meilleure puiss. ent.-m.	ROUES et BANDAGES
ALDA (France)	Szisz Tabuteau Pietro	1 29 15	4 cyl. 94×160 monobloc désaxé	Zénith	Cône-cuir	Quatre vitesses	Suspension Cantilever. Un seul cardan. Poussée centrale.	950 kil.	2.800	Roues R. A. F. Pneus Pirelli. 870×90 AV. 880×120 AR.
OPEL (Allemagne)	Joerns Ernsdmann Breckheimer	30 16 2	4 cyl. 94×160 monobloc désaxé	Opel	Cône-cuir	Quatre vitesses	Un cardan. Poussée et réaction par les ressorts.	950	2.800	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Continental. 875×105 AV. 880×120 AR.
NAGANT (Belgique)	Elskamp D. Esser	17 3	4 cyl. 94,5×158 monobloc désaxé	Zénith	Disques multiples ondulés Hele-Shaw	Cinq vitesses	Deux cardans. Poussée et réaction par les ressorts.	950	2.800	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Dunlop. 875×105 AV. 880×120 AR.
VAUXHALL (Angleterre)	Hancock De Palma Orsiamikoff	4 18 31	4 cyl. 101×140 monobloc désaxé	Zénith	Cône-cuir	Quatre vitesses	Un seul cardan. Poussée centrale.	960	2.900	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Dunlop. 875×105 AV. 880×120 AR.
PEUGEOT (France)	Boillot Goux Rigal	5 19 32	4 cyl. 92×169 monobloc désaxé	Zénith	Cône-cuir	Quatre vitesses	Deux Cardans. Poussée et réaction par les ressorts. Réservoir d'essence sous le châssis.	910	3.000	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Dunlop 875×105 AV. 880×120 AR.
Th. SCHNEIDER (France)	Champoiseau Gabriel Juvanon	6 20 33	4 cyl. 94×160 monobloc désaxé	Claudel	Cône-cuir	Quatre vitesses Troisième directe Quatrième surmultipliée	Un joint de cardan. Poussée centrale. Réaction par les ressorts.	1.050	2.800	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Dunlop. 870×90 AV. 880×120 AR.
NAZZARO (Italie)	F. Nazzaro Porporato Cenisio	8 22 34	4 cyl. 94×160 monobloc désaxé	Zénith	Hele-Shaw Disques secs	Quatre vitesses	Un joint de cardan. Poussée centrale. Torsion par jambe de force.	960	2.800	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Pirelli. 875×105 AV. 880×120 AR.
DELAGE (France)	Guyot Bablot Duray	23 9 35	4 cyl. 94×160 monobloc désaxé	Claudel	Hele-Shaw	Cinq vitesses	Deux cardans. Poussée et réaction par les ressorts.	910	3.000	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Pirelli. 875×105 AV. 880×120 AR.
SUNBEAM (Angleterre)	Chassagne Lee Guinness Resta	10 24 36	4 cyl. 94×160 monobloc désaxé	Claudel	Cône-cuir	Quatre vitesses	Deux cardans. Poussée et réaction par les ressorts.	910	3.000	Roues Sankey. Pneus Dunlop. 815×105 AV. 880×120 AR.
PICCARD-PICTET (Suisse)	Clarke Tournier	25 11	4 cyl. 97×150 monobloc désaxé	Zénith	Disques acier trempé	Quatre vitesses Troisième directe	Deux cardans. Poussée et réaction par les ressorts.	950	3.000	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Continental. 875×105 AV. 880×120 AR.
AQUILA-ITALIANA (Italie)	Marsaglia Beria Costantini	37 12 26	6 cyl. 85×132 monobloc désaxé	Zénith	Hele Shaw	Quatre vitesses	Deux cardans. Poussée et réaction par les ressorts.	1.000	3.500	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Pirelli. 820×120 AV. 820×120 AR.
FIAT (Italie)	Cagno Fagnano Scales	13 27 38	4 cyl. 100×143 monobloc désaxé	Fiat	Hele-Shaw	Quatre vitesses	Deux cardans. Poussée et réaction par les ressorts.	900	3.100	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Pirelli. 875×105 AV. 880×120 AR.
MERCÉDÈS (Allemagne)	Lautenschlager Salzer Pillette Wagner Seiler	28 40 41 14 39	4 cyl. séparés désaxés 93×164	Mercédès	Cône-cuir	Quatre vitesses	Un cardan. Poussée centrale. Réaction par jambe de force.	900	2.800	Roues Rudge-Whitworth. Pneus Continental. 815×105 AV. 820×135 AR.

NOTRE NUMÉRO DOUBLE SUR LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Notre prochain numéro, qui sera en même temps notre numéro double mensuel, sera consacré au *Grand Prix de l'Automobile Club de France* qui se dispute aujourd'hui sur le circuit de Lyon.

Nous n'avons pas moins de dix envoyés spéciaux placés aux endroits les plus intéressants du circuit.

Dans ce numéro, qui paraîtra sur 32 pages, l'actualité ne sera pas sacrifiée, nous donnerons en effet de nombreuses photographies du Grand Prix cycliste, du Prix du Président de la République et du Tour de France cycliste, qu'un de nos opérateurs suit de bout en bout.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Le rallye automobile pour Dames

(9 juillet.)

L'épreuve originale que nous organisons pour le jeudi 9 juillet prochain nous vaut de nombreuses demandes de renseignements.

Est-on en droit d'exiger d'une dame des connaissances topographiques assez étendues pour lire à première vue sur la carte d'état-major et découvrir rapidement la localité indiquée dans l'enveloppe qui sera remise à la concurrente au départ et dans les contrôles successifs?

Nous n'avons pas telle exigence; aussi autorisons-nous les concurrentes à se faire accompagner de qui elles voudront, pour leur donner tous conseils et aides dont elles pourraient avoir besoin. Nous le leur conseillons même. D'ailleurs, nous tenons à leur faire savoir tout de suite que les localités que nous choisirons comme points de contrôle, et que les routes que nous indiquerons à suivre, seront faciles à trouver sur la carte et à suivre en automobile.

Le départ sera donné à deux heures de l'après-midi.

RÉSULTATS DE LA SEMAINE

AVIATION

DIMANCHE 28 JUIN. — *Johannistal.* — L'aviateur Landmann bat le record du monde de la durée en volant 21 h. 40 minutes.

CYCLISME

DIMANCHE 28 juin. — *Tour de France : 1re étape, Paris-Le Havre* (388 kilomètres). 1. Thys, en 13 h. 18 m. 28 s.; 2. Rossius, à une demi-roue; 3. Garrigou, à une roue; 4. Girardengo; 5. Mottiat; 6. Deman.

BOXE

SAMEDI 27 JUIN. — *Vélodrome d'Hiver* — Jack Johnson bat Franck Moran aux points en 20 rounds.

HIPPISME

DIMANCHE 28 JUIN. — Longchamp — *Grand Prix de Paris* (300.000 francs, 3.000 mètres); 1. Sardanapale (M. Stern) au baron M. de Rothschild; 2. La Farina; 3. Durbar. — P. M. : gag., 29 fr 50, pl., 14 francs; 14 fr. 50, 17 francs.

L'abondance des matières nous oblige encore à remettre la suite des souvenirs de René Vidart, que nous continuerons dans le numéro du 18 juillet.

Sportsmen qui voyagez, abonnez-vous à la *Vie au Grand Air*

1° Pour recevoir votre journal favori partout où vous résiderez.

2° Pour réaliser une économie de 5 fr. 50 sur l'achat au numéro.

3° Pour bénéficier de nombreux avantages gratuits, parmi lesquels nous citerons :

Des réductions sur les prix de séjour dans les grands hôtels de Paris et de province

Tout abonné de la Vie au Grand Air *a droit, en outre, à nombre d'autres avantages ainsi qu'à* **deux**

PRIMES GRATUITES

A choisir sur la liste envoyée franco sur demande. On trouve la nomenclature complète des avantages dans le

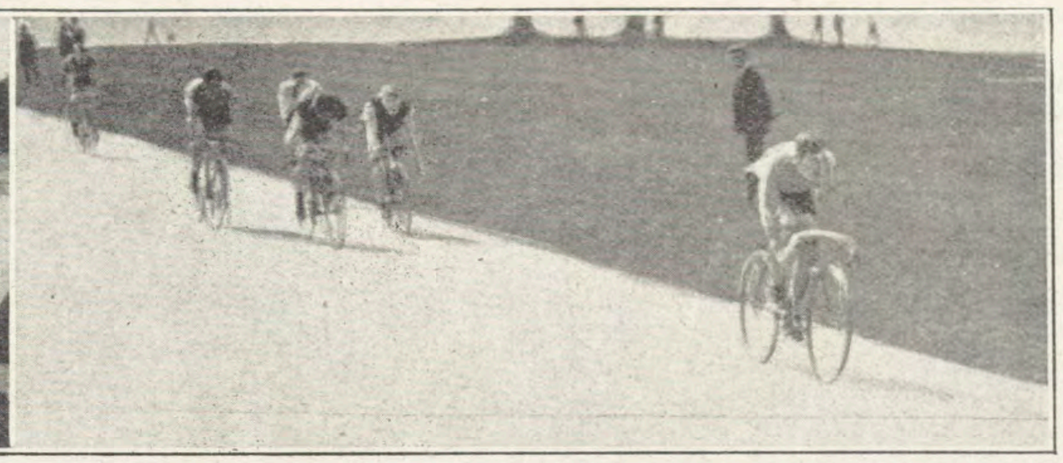
CARNET MULTIPRIMES

que tout abonné de la *Vie au Grand Air reçoit sur demande accompagnée de 0 fr. 50 pour la France et 0 fr. 75 pour l'Etranger pour frais divers*

On s'abonne à la *Vie au Grand Air* (France 28 fr. par an, étranger 32 fr.), chez tous les libraires et à la librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, Champs-Elysées, Paris.

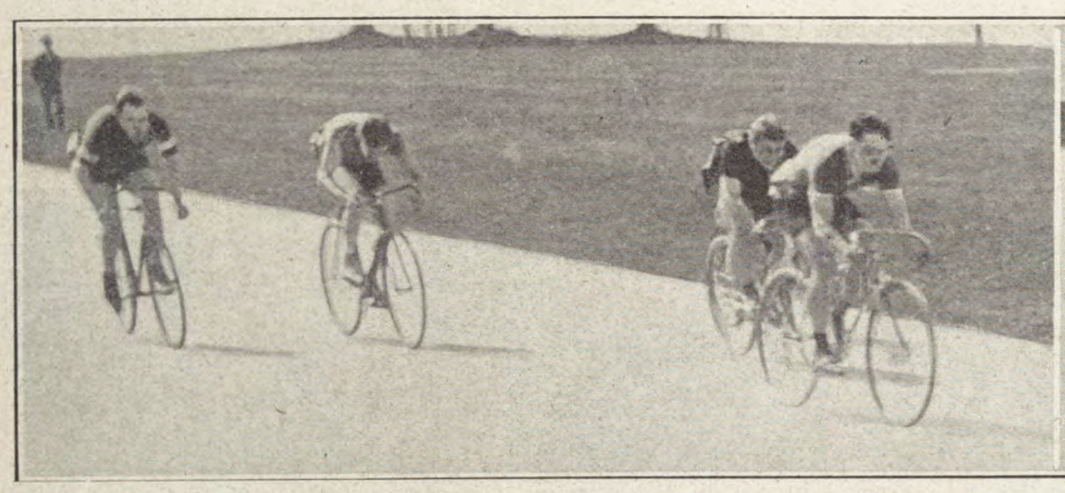
LA SÉRIE D'ELLEGAARD

Le Danois Ellegaard dans sa série éliminatoire a battu, avec la plus grande aisance, Palutias et Beyl.



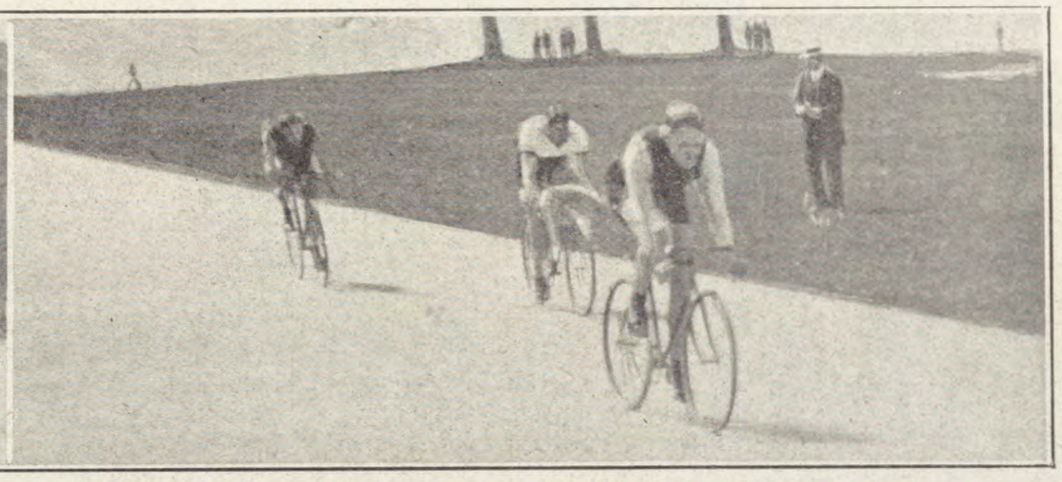
LA SÉRIE D'HOURLIER

Le champion de France, Hourlier, n'eut aucune peine à se classer en triomphant de Berthet et de Seigneur.



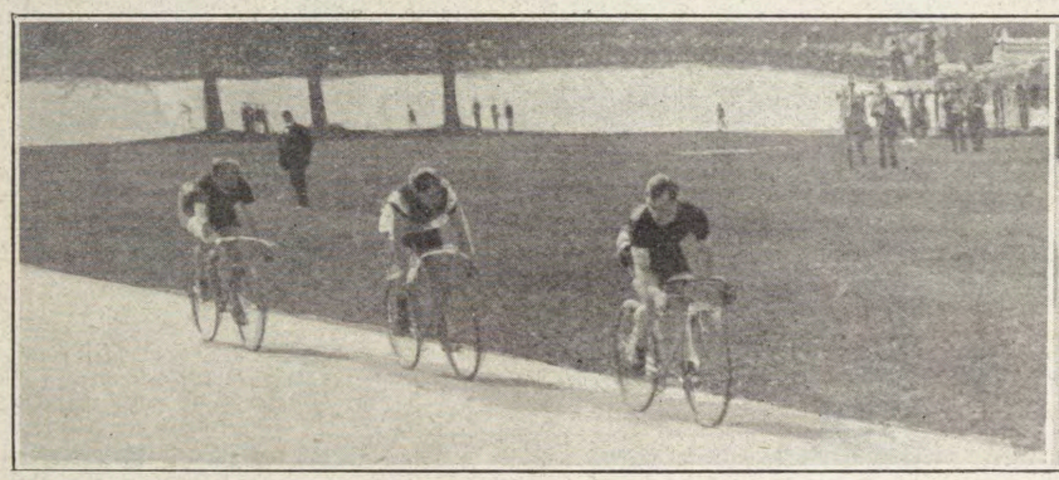
LA SÉRIE DE FRIOL

Friol, comme tous les champions les plus notoires engagés, eut lui aussi une série facile où il battit Rettich et Rousseau.



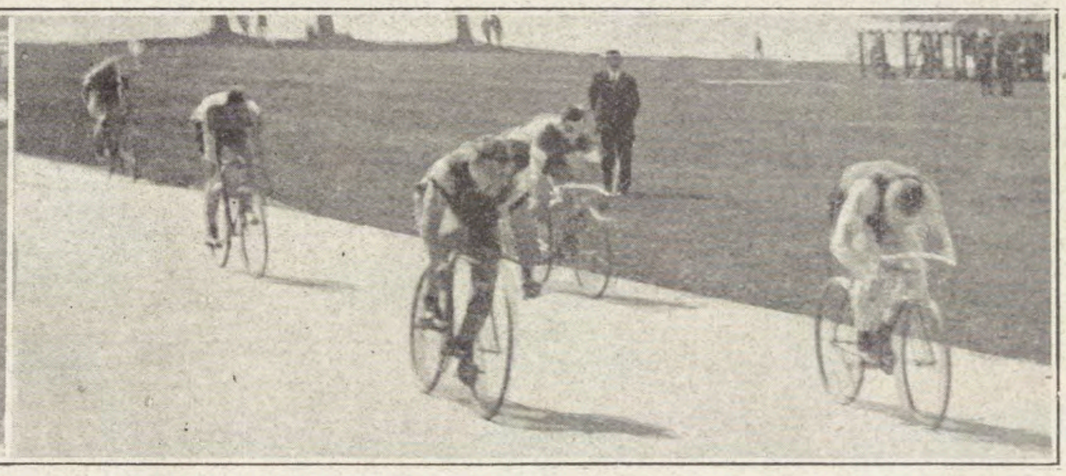
LA SÉRIE DE BAILEY

L'Anglais Bailey, l'ancien champion du monde amateur, qui gagna si souvent le grand prix amateur, battit Oliveri.



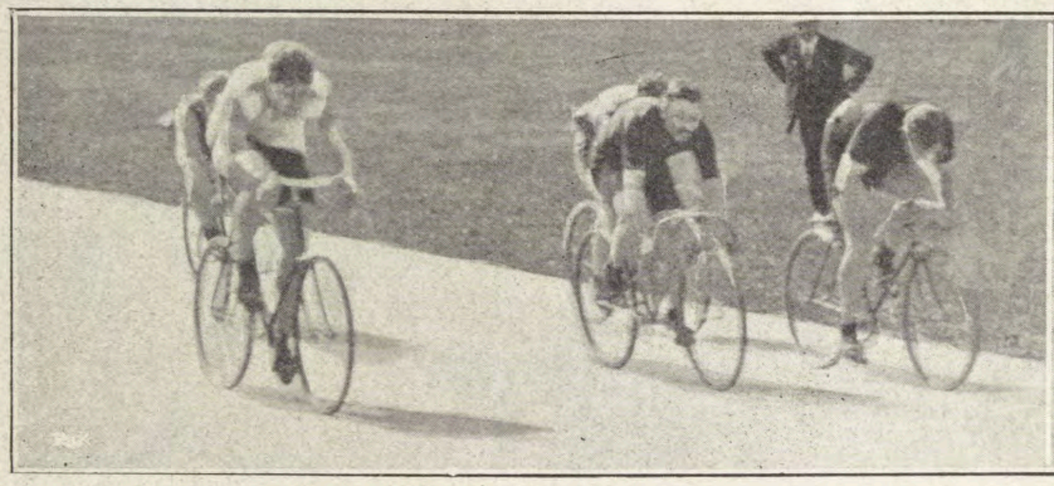
LA SÉRIE DE PERCHICOT

L'ancien champion de France, Perchicot, réussissait à battre le vétéran Jacquelin et Fournous.



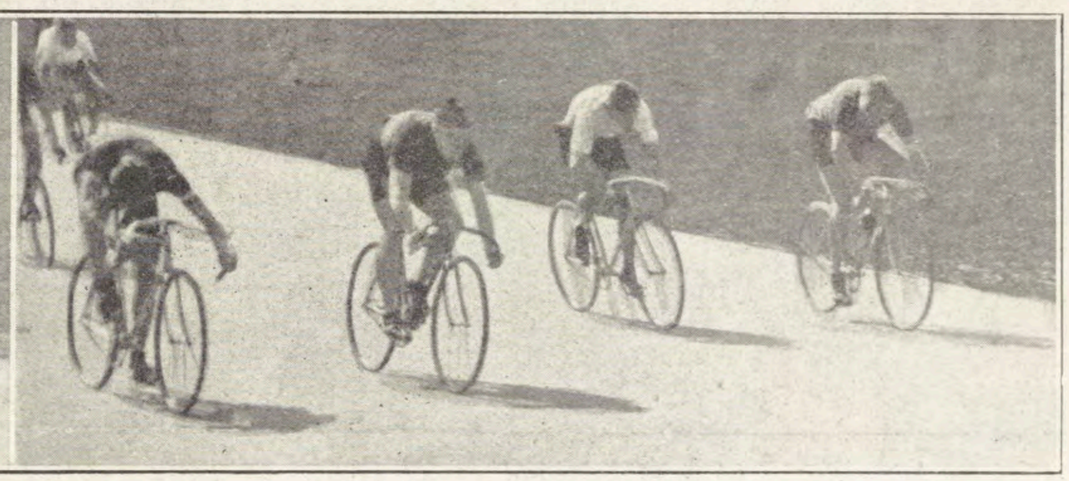
LA SÉRIE DE POUCHOIS

Pouchois eut beaucoup de peine à battre Comès. Parmi les non placés de cette série: citons le vétéran allemand Arend.



LA SÉRIE D'OTTO MEYER

A la stupéfaction générale, Poulain, qui fit merveille par la suite, se fit battre par Otto Meyer dans sa série.

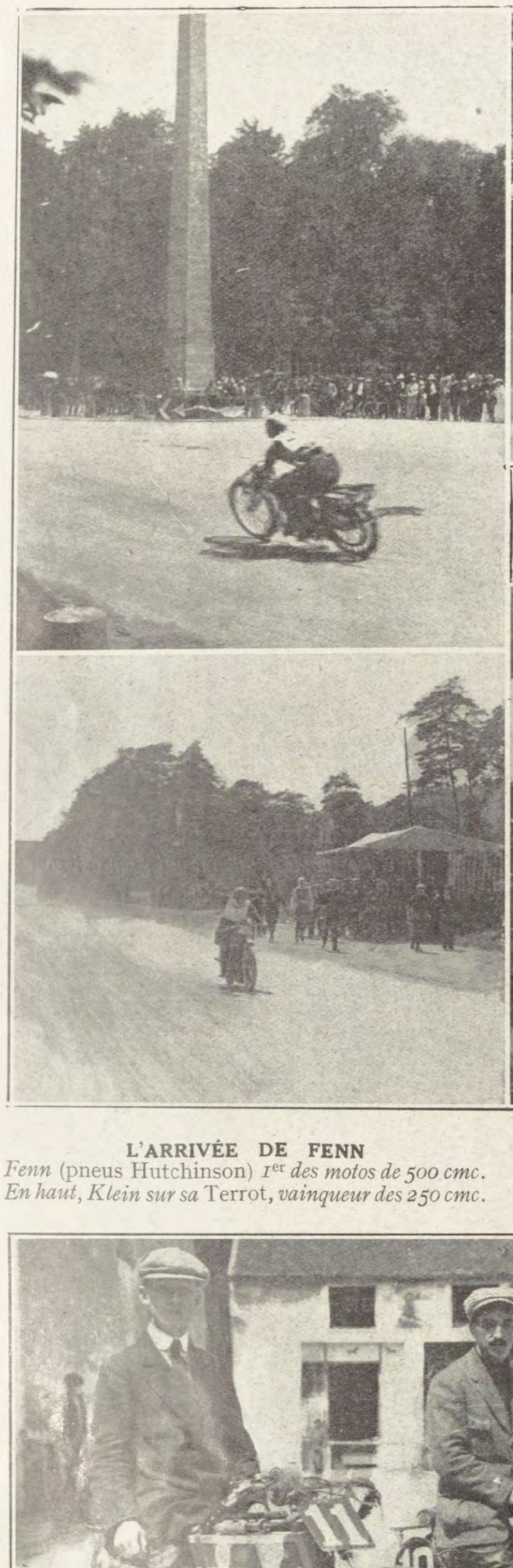


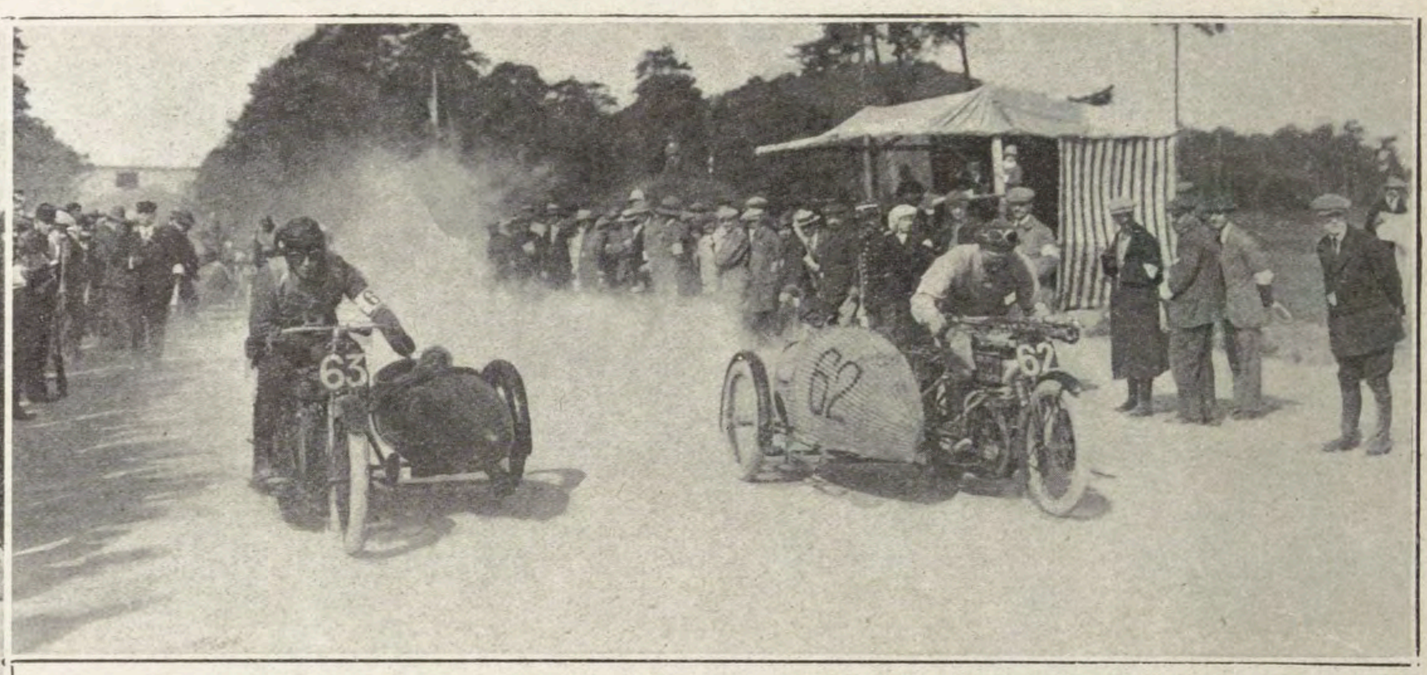
LA SÉRIE DE SCHILLING

Schilling réussit à battre Polledri. Parmi les non placés d'importance, citons Victor Dupré et le nouveau champion Sergent.

LA PREMIÈRE DU GRAND PRIX CYCLISTE

La première réunion du Grand Prix cycliste, favorisée par le beau temps, donna lieu à des luttes splendides. Les séries éliminatoires permirent à la plupart des favoris de se qualifier pour les demi-finales. Les deux dernières seulement provoquèrent des surprises. Dans l'une, Poulain, merveilleux de brio dans les autres courses de la journée, se fit battre de justesse par l'Allemand Otto Meyer, dans l'autre Schilling, à la stupéfaction générale, prouva enfin qu'il était le « boulet de canon anversois » qui part toujours et arrive parfois. Il battait notamment Dupré et le comingman Sergent qui, comme Poulain, fit merveille pendant le reste de la réunion. A l'heure où nous mettons sous presse, nous ne savons pas encore le résultat du repêchage, mais il est certain qu'avec Poulain, Dupré, Sergent, Comès, Jacquelin, Polledri, Arend, Meurger, Schilles, la lutte sera particulièrement ardente.





LE DÉPART DES SIDECARS DE 750 cmc.

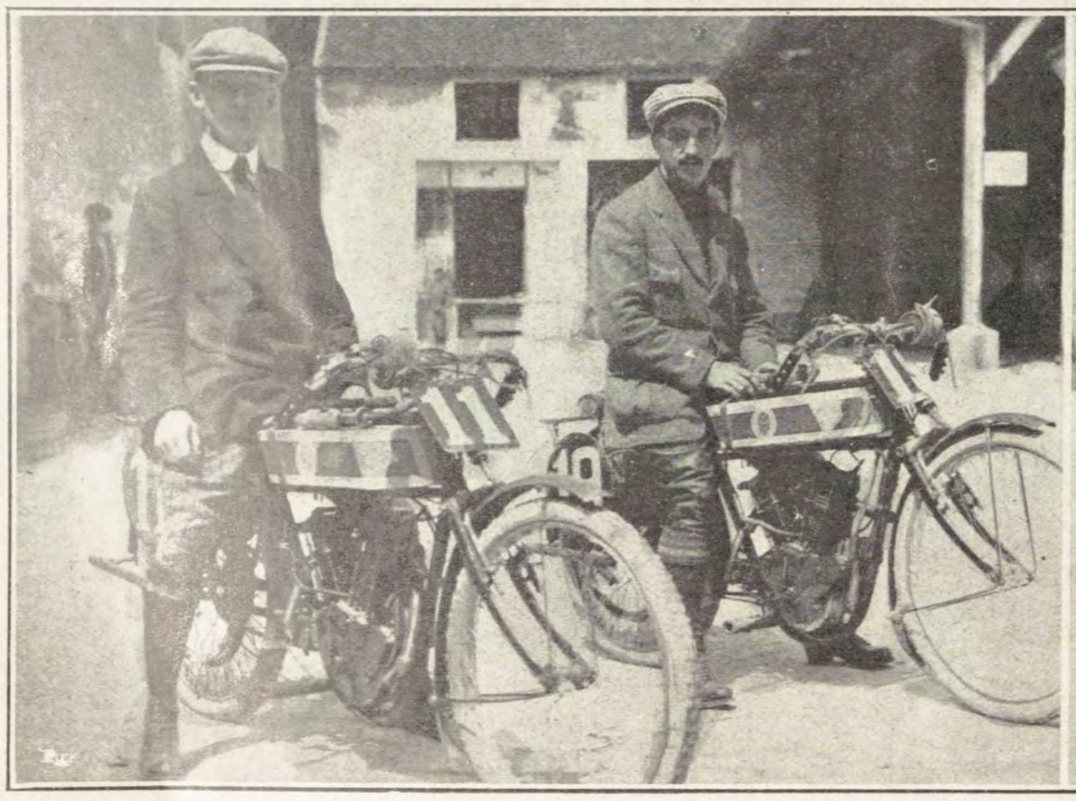
La catégorie des 750 cmc. revint à Meuriot sur René Gillet (pneus Hutchinson) *en 5 h. 44 m. 44 s. (meilleur temps des sidecars). Sur notre document Meuriot (nº 62) est à droite.*

L'ARRIVÉE DE FENN

Fenn (pneus Hutchinson) *1er des motos de 500 cmc. En haut, Klein sur sa* Terrot, *vainqueur des 250 cmc.*

LOMBARD EN VITESSE

Lombard sur son sidecar Gladiator (pneus Dunlop) *se classa premier de la catégorie des 500 cmc., couvrant les 360 kilomètres du parcours en 5 h. 48 m. 11 s. Newson se classait second en 6 h. 3 m.*



LEHMAN ET VULLIAMY

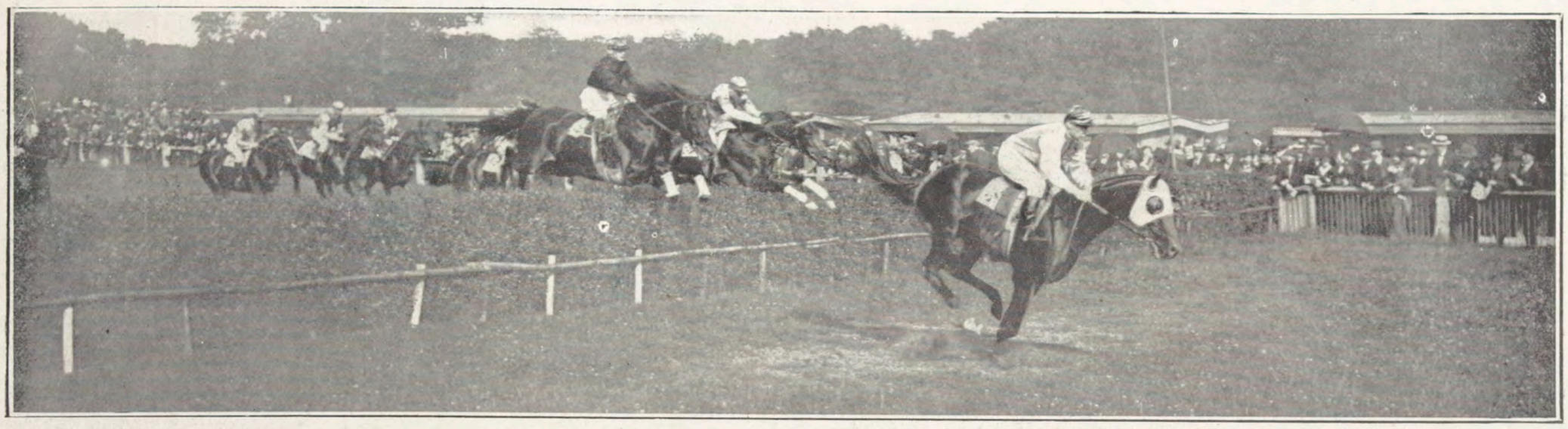
Alcyon *a remporté le Grand Prix de France et la Coupe de régularité B. S. A. Vulliamy et Lehman sur* Alcyon-Dunlop *triomphant dans les 350 cmc.*

LOMBARD APRÈS SA VICTOIRE

La marque Gladiator *a remporté un grand succès dans la catégorie des sidecars. Lombard s'est assuré facilement la première place des 500 cmc.*

LE CIRCUIT DE FONTAINEBLEAU

Dimanche dernier, le Motocycle Club de France a fait disputer sur le Circuit Fontainebleau-Arbonne-Achères-Fontainebleau, les Grands Prix de motocyclettes et de sidecars. Les motocyclettes de 350 cmc. et de 500 cmc. avaient à couvrir 15 tours de ce Circuit mesurant 30 kilomètres, soit 450 kilomètres; les motocyclettes de 250 cmc. et les sidecars, 12 tours seulement, soit 360 kilomètres. Les temps les meilleurs ont été pour les motocyclettes: celui de Fenn (6 h. 6 m. 42 s.) pour les 450 km. et pour les sidecars: celui de Meuriot sur René Cillet (5 h. 44 m. 44 s.) pour les 360 km.



Champoreau Lilium L'Or en Barre Infortuné

LA GRANDE COURSE DE HAIES (5.000 mètres, 75.000 francs). — Auteuil, le 24 juin.

Infortuné, Vermouth et L'Or en Barre sont partis en tête; en face, sur la piste des fortifications, tous trois se trouvaient détachés devant Lilium et Escoville. Dans l'allée des chênes, L'Or en Barre culbutait. Dans les tournants, Zénith II fléchissait, Lilium passait premier, Champoreau essayait vainement de le rejoindre, mais ne pouvait faire mieux que finir second à 6 longueurs.

Rivista Red White and Green Tortika

LE PRIX DE MALLERET. — Longchamp, le 25 juin.

La Malfiera, Red White and Green et Circonflexe se sont élancées en tête. Dans la ligne droite, Rivista venait pour battre Red White and Green d'une tête.

Le Bouddha Opott Romagny Ecouen

APRÈS LE DÉPART DU PRIX SEYMOUR

Le Bouddha, Romagny et Opott sont partis devant. Aux tribunes, Opott précédait Le Bouddha, Romagny, Ecouen, Rosimond, Isard II et Turlupin.

Opott Romagny Le Bouddha Ecouen

LE PRIX SEYMOUR (3.800 mètres, 40.000 francs). — Longchamp, le 25 juin. — La sortie du tournant.

Dans la montée, Opott menait toujours. Dans la ligne droite, Ecouen se détachait, Isard II se lançait à sa poursuite et le rejoignait presque complètement à 100 mètres du poteau, mais Ecouen se défendait et conservait l'avantage par une tête.

LA SEMAINE DU GRAND PRIX

La semaine du Grand Prix a été favorisée par un temps magnifique. Le mardi à Longchamp, Frizzle remportait le Prix Mackenzie-Grieves, pour 3 ans, battant Mousse de Mer. Le mercredi, à Auteuil, Lilium faisait triompher les couleurs de son nouveau propriétaire, S. E. le rajah de Pudukata, en enlevant la Grande Course de Haies. Le jeudi, Ecouen remportait le Prix Seymour, à Longchamp, sur Isard II. Le Prix des Drags, le vendredi, à Auteuil, revenait au concurrent anglais Balscadden, le 4e du Grand Steeple. Le samedi, à Longchamp, Amadou remportait le Prix de Seine-et-Marne.

SARDANAPALE, ET SON JOCKEY STERN

Sardanapale a réussi le double event du Derby de Chantilly et du Grand Prix de Paris, ce qui n'était pas arrivé depuis 1905, année de Finasseur.

LE VAINQUEUR DU GRAND PRIX

PAR RENÉ RIONDET

Le Grand Prix de Paris a dépassé de beaucoup, cette année, les promesses de son titre : ce ne fut pas le Grand Prix de Paris, ce fut le Grand Prix du monde.

Non seulement il a mis en relief deux remarquables chevaux, Sardanapale et la Farina, dont la valeur doit être égale à peu de chose près ; mais encore il a prouvé, par la place de Durbar irrémédiablement battu de quatre grandes longueurs, que ces deux champions de l'élevage français sont supérieurs de toute une classe aux trois ans anglais dont le même Durbar a disposé si facilement dans le Derby.

On peut accepter toutes les réserves présentées par les sportsmen anglais pour atténuer une défaite qui leur a été particulièrement sensible. On peut même admettre, avec beaucoup de bonne volonté, que Durbar aurait peut-être succombé à Epsom, si certain de ses concurrents avait été moins défavorisé par les circonstances.

Mais, du moment que Kennymore n'a pas pu réparer vis-à-vis du cheval de M. H. B. Duryea le désavantage d'un mauvais départ, il n'est pas exagéré d'estimer que Sardanapale ou la Farina seraient capables, à l'heure actuelle, de laisser partir ce fameux Kennymore avec vingt longueurs d'avance, et de lui infliger une sévère défaite sur un parcours de 2.400 mètres ou de 3.000 mètres.

En face de ces deux premiers du Grand Prix de Paris, on ne sait lequel on doit le plus admirer : La Farina, qui s'élance en tête dès le départ et mène toute la course à une telle allure que le record est abaissé d'une seconde quatre cinquièmes; ou Sardanapale, qui suit ce train rapide sans effort apparent et possède les ressources suffisantes pour prendre, à la suite d'un assaut énergique, un avantage d'une encolure.

Mais il ne s'agit pas pour nous d'admirer ni d'épiloguer. Nous voulons tirer de l'épreuve, la morale se rapportant à l'élevage, et nous devons nous borner aujourd'hui à accepter le résultat officiel, quitte à revenir un autre jour sur le chapitre du vaincu dont la valeur ne sert qu'à rehausser le mérite du vainqueur.

Sardanapale est né en 1911 chez le Baron M. de Rothschild par Prestige et Gemma.

Son père Prestige fut, sous les couleurs de M W. K. Vanderbilt, un remarquable performer. A l'âge de deux ans, en 1905, il eut une carrière aussi brillante que celle de The Tetrarch l'an dernier; comme lui, il disputa sept courses et comme lui, il les gagna toutes. Mais, bien qu'il fût assez fragile, il poursuivit à trois ans le cours de ses succès : n'étant pas pourvu des engagements classiques, il dut se contenter d'épreuves plus modestes et s'adjugea, du 15 mars au 7 juin, les neuf courses dans lesquelles il se présenta, battant notamment Querido dans le Prix Lagrange; Moulins la Marche et ses aînés Phœnix, Ecots, Punta Gorda, dans le Prix Boïard; ses aînés Nimay, Presto II, Clyde et Marsan, dans le Prix du Prince de Galles.

A la suite de claquage, l'invincible Prestige se retira au haras de M. W. K. Vanderbilt. Et jusqu'à cette année, sa carrière d'étalon ne paraissait pas devoir éclipser celle qu'il avait fournie sur le turf. Ses produits débutèrent en 1910; en quatre ans, ils gagnèrent un total d'environ 460.000 francs, sur lesquels 300.000 représentaient la part des deux ans. A envisager la façon dont ils se comportèrent, on devait reconnaître qu'ils étaient doués d'une précocité tenant lieu le plus souvent de qualité.

L'exemple de Sardanapale vient aujourd'hui nous empêcher de conclure que la responsabilité de cet état de choses doit remonter à leur père Prestige. Et comme jusqu'ici, en dehors de Sardanapale et de quelques rares exceptions, tous les produits de Prestige furent élevés au haras de M. W. K. Vanderbilt, il semble plus plausible d'admettre que leur précocité inquiétante était le fait des procédés d'élevage ou des conditions de milieu auxquels ils se trouvèrent soumis.

Au point de vue du pedigree, Prestige compte dans son ascendance quelques éléments médiocres, apportés par ses grands-pères Fripon et Révérend, à côté de courants très intéressants comme ceux de Scottish Chief, Bend Or et Hermit. Par sa mère il remonte à une fameuse gagnante de Mille Guinées, Manganese, à laquelle se rattachent : en Angleterre, Mandrake, Apology, Wenlock et Kisber; en France, Elf, Basse Pointe et Brûleur. Mais l'explication la plus normale de la valeur de Prestige réside dans ce fait que sa grand'mère Oroya est très étroitement inbred sur Thormanby et que lui-même possède un rappel de cet inbreeding sur Thormanby.

La mère de Sardanapale, Gemma, n'a pas produit grande impression par ses performances d'hippodrome; on se rappelle tout au plus qu'elle gagna à Goodwood une course à trois partants, dans laquelle l'extrême favori, Black Arrow fut laissé au poteau.

Par contre sa naissance est magnifique. Elle est fille de Florizel II (propre frère de Persimmon), petite fille de Rosicrucian et arrière-petite-fille de Blair Athol. Par sa mère Agnostic, elle appartient à une des meilleures souches de la célèbre famille des Agnes; cette Agnostic, demi-sœur d'une gagnante des Oaks, Bonny Jean, a eu entre autres produits, un propre frère de Gemma, Vedas, qui a remporté les Deux mille Guinées.

Tels sont les éléments en présence dans le pedigrée de Sardanapale. Que dire de leur union ? Est-il permis d'en tirer, pour les éleveurs, un enseignement utile? La réponse est malheureusement négative.

Ceux qui se chargent de tout expliquer démontreront les affinités de l'ascendance de Prestige pour le sang de Galopin et par conséquent de Saint Simon. Mais pour que cette affinité fournisse avec Sardanapale un tel champion, encore faut-il que, dans les autres cas où on la retrouve, elle ait donné quelque semblant de résultat. Or, si nous envisageons la production de Prestige, nous rencontrons parmi elle quelques sujets, dont la mère était, comme celle de Sardanapale, une petite-fille de Saint Simon; ce sont la médiocre Marozia, le modeste Reindeer et les détestables Colonat, Sursum et Sunburst. Une caractéristique apparaissant chez un très bon cheval et chez six mauvais doit être insuffisante à expliquer la qualité du premier.

Il vaut mieux franchement attribuer le cas de Sardanapale à l'actif du hasard.

RENÉ RIONDET.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard. H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris